MODELISMO

Nº 102
P.V.P. 950 ptas.

Acción Press

euro MODELISMO

REVISTA MENSUAL 5,71 EUROS

8 480002 164009 00102

euro MODELISMO

REVISTA MENSUAL, AÑO 9, Nº 102 ENERO 2001

EDITORIAL

OTRA VEZ LOS CONCURSOS

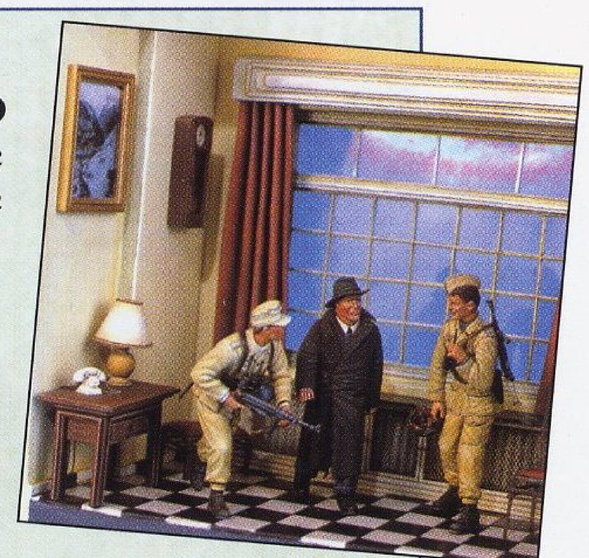
Hace mucho tiempo el peso de la organización de los concursos recaía sobre los comercios especializados, pero los gastos, compromisos y sobre todo la polémica que casi siempre suscitan sus resultados hizo que muchos tiraran la toalla, desanimados y hartos de ser el centro de una agria discusión que en nada beneficiaba a la imagen de un establecimiento comercial. Alguno hubo que se quedó sin clientes. Es de agradecer, por tanto, la paciencia y entusiasmo de las tiendas que continúan en la brecha, recordando que el decano de los concursos españoles, dato siempre olvidado, es el que organiza don José Ramón Santos en Valladolid desde hace ya veintisiete años.

Con el paso del tiempo el testigo de esta responsabilidad ha sido recogido por las asociaciones de modelismo, menos propensas a entrar en intereses meramente comerciales pero más expuestas a verse involucradas el habitual rosario de insultos que inevitablemente suele sobrevenir después de conocerse los resultados. Los integrantes de estas asociaciones son en muchos casos asiduos participantes o miembros del jurado en otros eventos, por lo cual su honradez y capacidad está constantemente en entredicho como organizadores, jurados y modelistas.

Anda el río de los clubs un tanto revuelto por las constantes provocaciones de un puñado de valientes con seudónimo, y no es para menos; en sólo cinco minutos cualquier personaje puede hechar por tierra el trabajo y las ilusiones de todo un año, o de toda una vida dedicada al modelismo. Ya nadie se inmuta ni se indigna ante ese lamentable espectáculo.

Yo recomendaría a las asociaciones de modelismo españolas que estrechen más sus contactos para aunar una serie de metas que les son comunes e interesan a todas ellas: desde la elaboración de un calendario anual para evitar coincidencias de fechas hasta el intercambio de experiencias y datos organizativos. ¿Porqué no convocar una reunión anual entre presidentes? Hasta ahora se está incurriendo en dos errores: el primero considerar que un concurso hace la competencia a otro, robándose el protagonismo o los participantes. El segundo, tomarse demasiado en serio lo que dicen cuatro gurús por la calculadora. En este sentido, vuestra revista, que tiene bastante experiencia en esto de ser el principal objetivo de tanto resentimiento, os recomendaría lo siguiente: no organizar nunca un concurso para quedar bien con todo el mundo porque es imposible, y en última instancia, aunque todo haya resultado perfecto, recordar siempre una de las leyes inmutables Murphy: «Todo el daño que pueda causar un tonto, lo hará».

Guillermo Coll Llopis



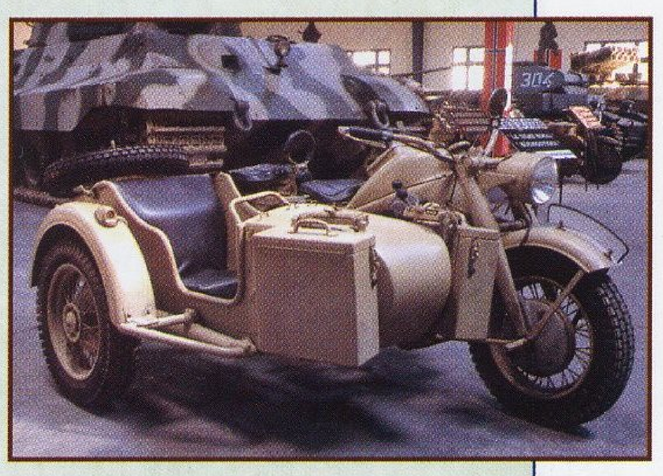
4 RESCATE EN EL GRAN SASSO
Presentamos por vez primera uno de los llamados «dioramas de caja», un tipo de obras en las que tienen un protagonismo muy especial los elementos de ambientación y las fuentes propias de iluminación.

12 HISPANO HA-1112 «BUCHON» (I)
La versión española del célebre Bf.109 está comercializada a escala 1/48 por Hobbycraft. El kit de la firma canadiense requiere una serie de mejoras que son explicadas en este magnífico trabajo.

20 S.P.A. AS-42
Es una pena que ningún gran fabricante de modelos de plástico se haya fijado aún en este vehículo italiano. Mientras tanto tendremos que construir algún kit artesanal de resina, como es el caso de Italsedi, reproducido a escala 1/35.

30 III CONCURSO «ALMERIA 2000»
Llegó la tercera edición de este concurso andaluz, consiguiendo atraer la participación de modelistas llegados desde diversos puntos de nuestra geografía, aportando entre todos un excelente nivel.

36 ALIEN 3
La ciencia-ficción ha dado lugar al surgimiento de todo un mundo de imaginativas miniaturas reproducidas en cualquier clase de material y escala. Esta figura de Halcyon es una base ideal para experimentar algunas técnicas de pintura.



40 MUSÉE DES BLINDÉS DE SAUMUR
Situada a orillas del Loira, la ciudad francesa es famosa entre los modelistas por acojer uno de los mejores museos de blindados del mundo. Os planteamos una interesante excursión.

48 ASTON MARTIN DB3S
Pocos coches de competición son tan bonitos como los Aston Martin diseñados en los años 50. La firma CMA hace honor a la legendaria marca británica con este soberbio kit a escala 1/24.

52 CUENTOS DE LUNA MALVADA (II)
Terminamos de mostraros este original diorama de fantasía. La imaginación y el humor acompañan a las fotos para que conozcamos el resto de los personajes.

56 LA USAAF SOBRE EUROPA (XIII)
Este incansable trabajo de investigación nos lleva ahora hasta el 48th Fighter Group. Nuevos datos, historiales y perfiles a color como guía para el modelista.

FIGURAS para DIORAMAS

Rescate en el Gran Sasso

Por Jesús Pérez Huélamo
(Infografías: Reyna)

El 12 de septiembre de 1943, un grupo combinado de Waffen SS y miembros de la 1ª División paracaidista, liberan a Mussolini de su cautiverio en un hotel de montaña. Al frente del comando se hallaba el capitán Otto Skorzeny.

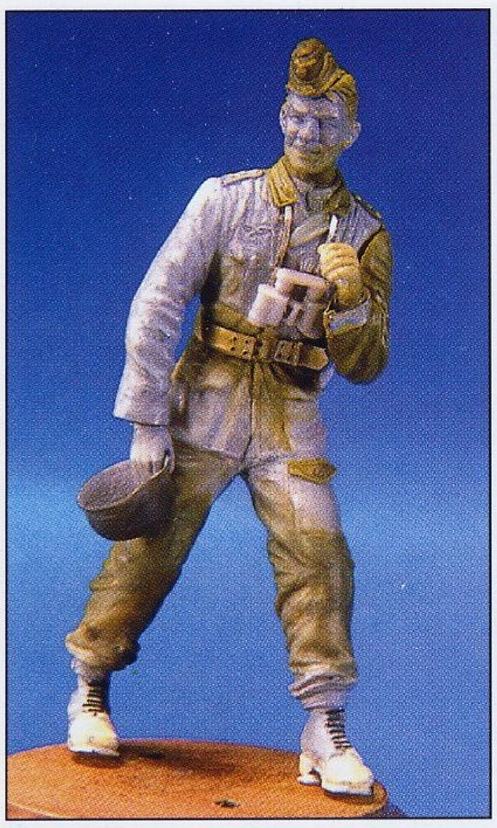
(Ilustración de Antonio Casquero Sánchez).

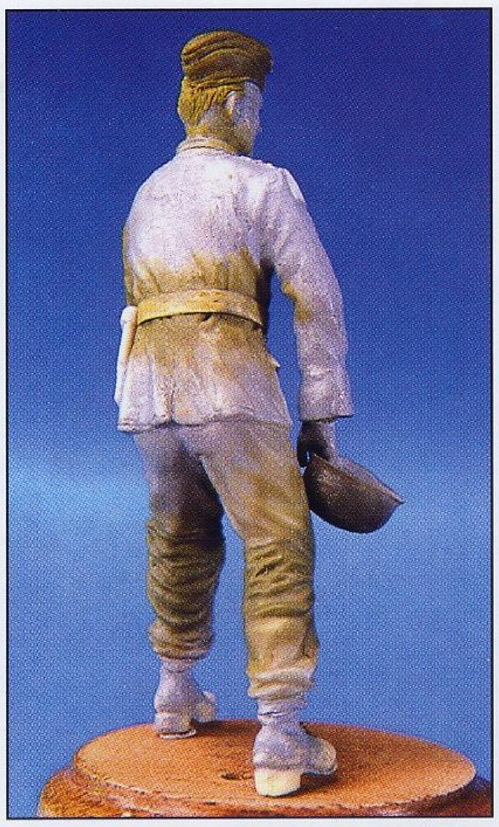
Tras un reconocimiento aéreo sobre el Gran Sasso, el lugar se reveló como una inaccesible fortaleza. El hotel L`Albergo di Campo Imperatore se hallaba a 2.000 metros de altura entre las formidables cumbres de los montes Scindarella y Portella. A esto se añadía la dificultad de existir solamente un único acceso a través de funicular desde el valle de L´Aqua di San Franco, que estaba controlado por furezas de *Carabinieri*.

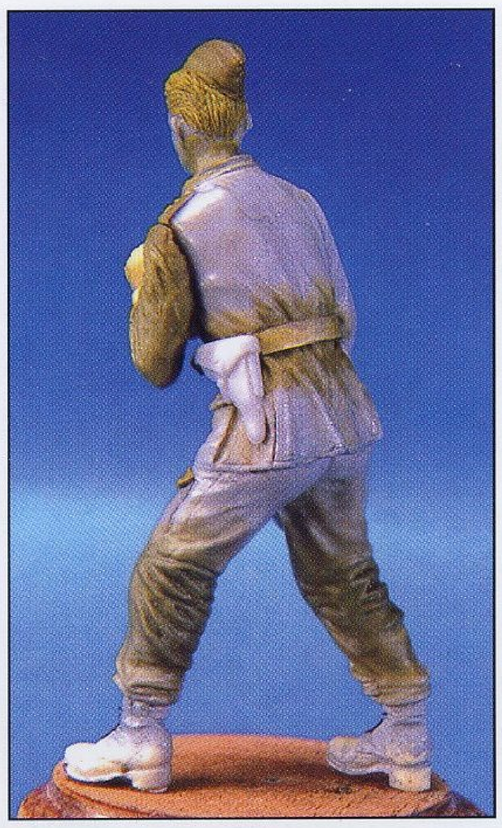
Estudiada la situación, Skorzeny decide efectuar un desembarco aerotransportado mediante planeadores. Un pequeño prado tras el hotel parecía el lugar idóneo para el aterrizaje. A esto se sumaría un ataque coordinado por tierra para neutralizar el funicular del valle.

Llegado el momento se descubrió que la zona de aterrizaje era extremadamente corta e inclinada, y que además estaba cubierta de guijarros. Demasiado tarde ya para abortar la operación, el jefe de misión asumió el riesgo de aterrizar él mismo a bordo del primer planeador, seguido de los demás aparatos. Tras tomar tierra violentamente, el planeador de Skorzeny se detuvo a sólo 15 metros del edificio ante la mirada atónita de los guardianes italianos. Inmediatamente Skorzeny divisó tras una ventana del hotel a Benito Mussolini, que observaba la acción tan sorprendido como sus captores, no tardando éstos en rendirse a los alemanes. De esta manera y en pocos minutos la posición capitulaba sin derramamiento de sangre y el *Duce* era por fin liberado.

No obstante, el éxito del rescate bien pudo dar al traste cuando Mussolini hubo de ser evacuado de aquel nido de águilas a bordo de una avioneta biplaza Fieseler Storch. Como responsable de la seguridad del *Duce*, el propio Skorzeny acompañó a éste a bordo del sobrecargado avión. El despegue resultó bastante accidentado, haciendo que el pequeño aparato rodara dando saltos por la improvisada pista. Por unos





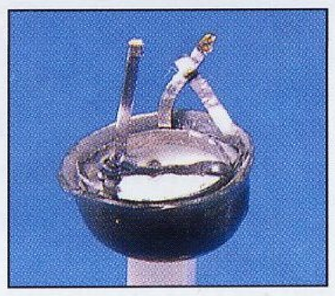


Con distintas aplicaciones de masilla hemos aumentado la corpulencia general de la figura de Dragon, prolongando la longitud de brazos y piernas. Las botas provienen de una figura de Verlinden.

Una de las transformaciones más importantes sobre la figura de Skorzeny es modificar su cabeza. Después de eliminar la parte superior se modelaron el pelo y el gorro.

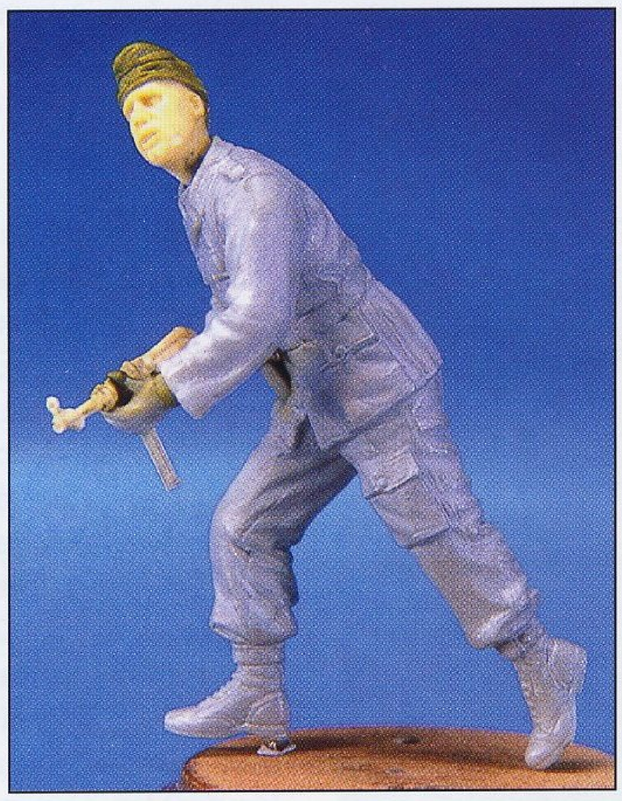
instantes la avioneta se despeñó por un profundo desfiladero al final de la misma, pero gracias a la habilidad del piloto Gerlach logró remontar el vuelo y atravesar por fin los montes Abruzzos. Poco después tomaron tierra en Pratica di Mare, donde transbordaron a un Heinkel He-111 que en pocas horas les trasladó a Viena.

Ya en la ciudad imperial Otto Skorzeny fue felicitado ofi-



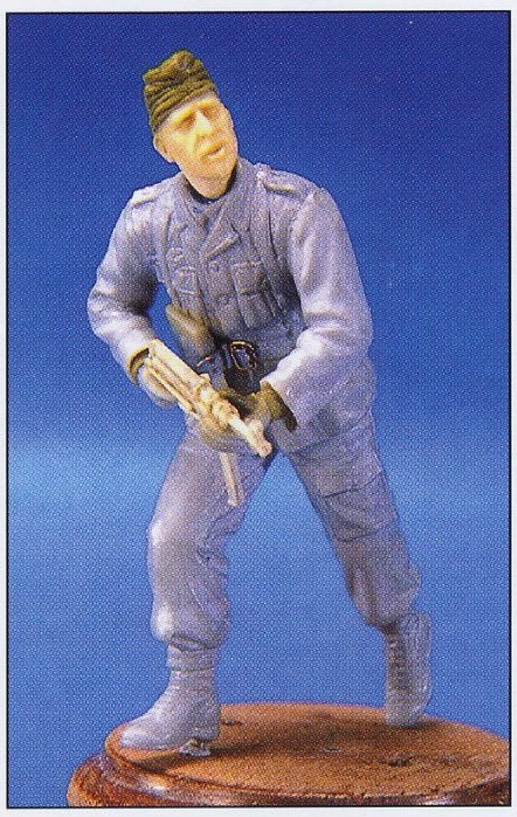
Skorzeny sostiene en su brazo derecho este casco de paracaidista. Su minúsculo tamaño no ha sido obstáculo a la hora de añadirle todos los detalles.

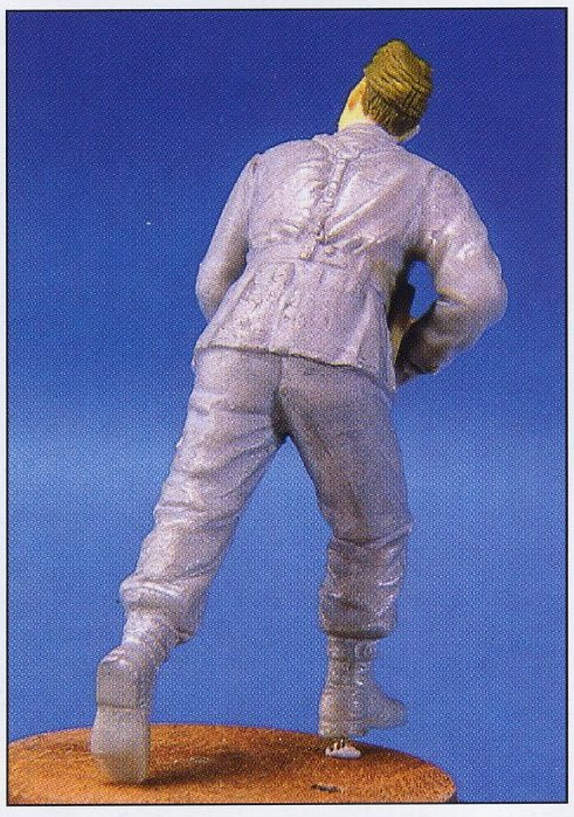
tar la estatura de Skorzeny, que medía alrededor de 1´90 mts. Para solventarlo, las rodillas fueron cortadas para rellenarse después con rodajas de plástico hasta adquirir la altura requerida. De igual manera se procedió a prolongar los brazos y a aumentar la corpulencia de la figura a la altura de la cintura. Por último se modelaron las arrugas de la ropa. Las solapas de la guerrera se rehicieron sobre la correa de los binoculares, que es de lámina de estaño. Con este mismo material e hilo de cobre, el cinturón *Sam Brown* ha sido reconstruido por completo. El brazo derecho, fue alargado y también ahuecado para detallar el aspecto de la bocamanga abierta del uniforme. El izquierdo está modelado en su totalidad, al igual que la hombrera del rango. A ambas manos se añadieron los puños de la camisa, sosteniendo la derecha el característico casco sin ala de los paracaidistas.



La figura del tte. Schwerdt es la que requiere menos modificaciones. La gorra se ha modelado sobre una cabeza de la marca Hornet.

Otro detalle a destacar en esta figura es el remodelado de las manos, necesario para abrir las bocamangas de la guerrera y para que sostengan con naturalidad el subfusil.





cialmente, recibiendo la Cruz de Caballero. Sin embargo, para un cansado Benito Mussolini comenzaría una cautividad distinta y más sutil a la sombra del III Reich.

LAS FIGURAS

La realización de una escena basada en este hecho histórico era una idea que me rondaba desde hacía tiempo. El detonante que me hizo abordar el proyecto fue el lanzamiento de Dragon al mercado de un grupo de figuras en plástico inyectado a escala 1/35 sobre el raid del Gran Sasso (ref.6094).

Si bien estas figuras de Dragon presentan un correcto modelado y calidad de detalle, hubieron de modificarse para adecuarlas a la escena en que Mussolini se dispone a abandonar el hotel acompañado del teniente Schwerdt y de Skorzeny. Para todas las transformaciones me he servido de masilla bicomponente Duro, cuyo uso es muy recomendable para este tipo de trabajos.

OTTO SKORZENY

Me gustaría destacar el parecido que ha conseguido Dragon en la figura de Skorzeny; en su rostro se aprecia incluso la cicatriz que llevó a la prensa aliada a apodarle *Scarface*. En el kit la cabeza viene tocada por un casco, y por tanto seccionada a la altura de la frente. Esto fue modificado añadiendo una semiesfera en plástico que fue lijada para igualarla al resto del cráneo. Después se modeló el pelo para, finalmente, añadir un gorro de la Luftwaffe. Ciertas modificaciones fueron precisas para aumentar la estatura de Skorzeny, que medía alrededor de 1´90 mts. Para solventarlo, las rodillas fueron cortadas para rellenarse después con rodajas de plástico hasta adquirir la altura requerida. De igual manera se procedió a prolongar los brazos y a aumentar la corpulencia de la figura a la altura de la cintura. Por último se modelaron las arrugas de la ropa. Las solapas de la guerrera se rehicieron sobre la correa de los binoculares, que es de lámina de estaño. Con este mismo material e hilo de cobre, el cinturón *Sam Brown* ha sido reconstruido por completo. El brazo derecho, fue alargado y también ahuecado para detallar el aspecto de la bocamanga abierta del uniforme. El izquierdo está modelado en su totalidad, al igual que la hombrera del rango. A ambas manos se añadieron los puños de la camisa, sosteniendo la derecha el característico casco sin ala de los paracaidistas.

Este casco es de Italeri, con las correas de lámina de estaño y la hebilla de fotograbado (Verlinden ref.433). La guarnición es una pieza vacuformada en plástico a la que se practicaron varias perforaciones con una broca de 0´85 milímetros. Las botas son de resina, sobrantes de Verlinden, a las que añadí los cordones de plástico estirado. Por último agregué a la MP40 el culatín desplegado hecho con alambre de cobre y su correspondiente correa en lámina de estaño.

EL TENIENTE SCHWERDT

La figura del teniente Schwerdt, designado temporalmente guardaespaldas de Mus-

La figura que representa a Mussolini es un trabajo de modelado completo.

El vuelo de la parte inferior del abrigo está conformado con lámina de estaño, recubierta después con una solución de masilla Duro y disolvente nitrocelulósico.

La caída de las prendas debe modelarse acorde con la postura. Distintas aplicaciones de masilla irán conformando todos los detalles.

Lo más difícil es trabajar la cabeza, sobre todo a la hora de obtenerse unos rasgos lo más parecidos posibles a los del personaje que se quiere representar.

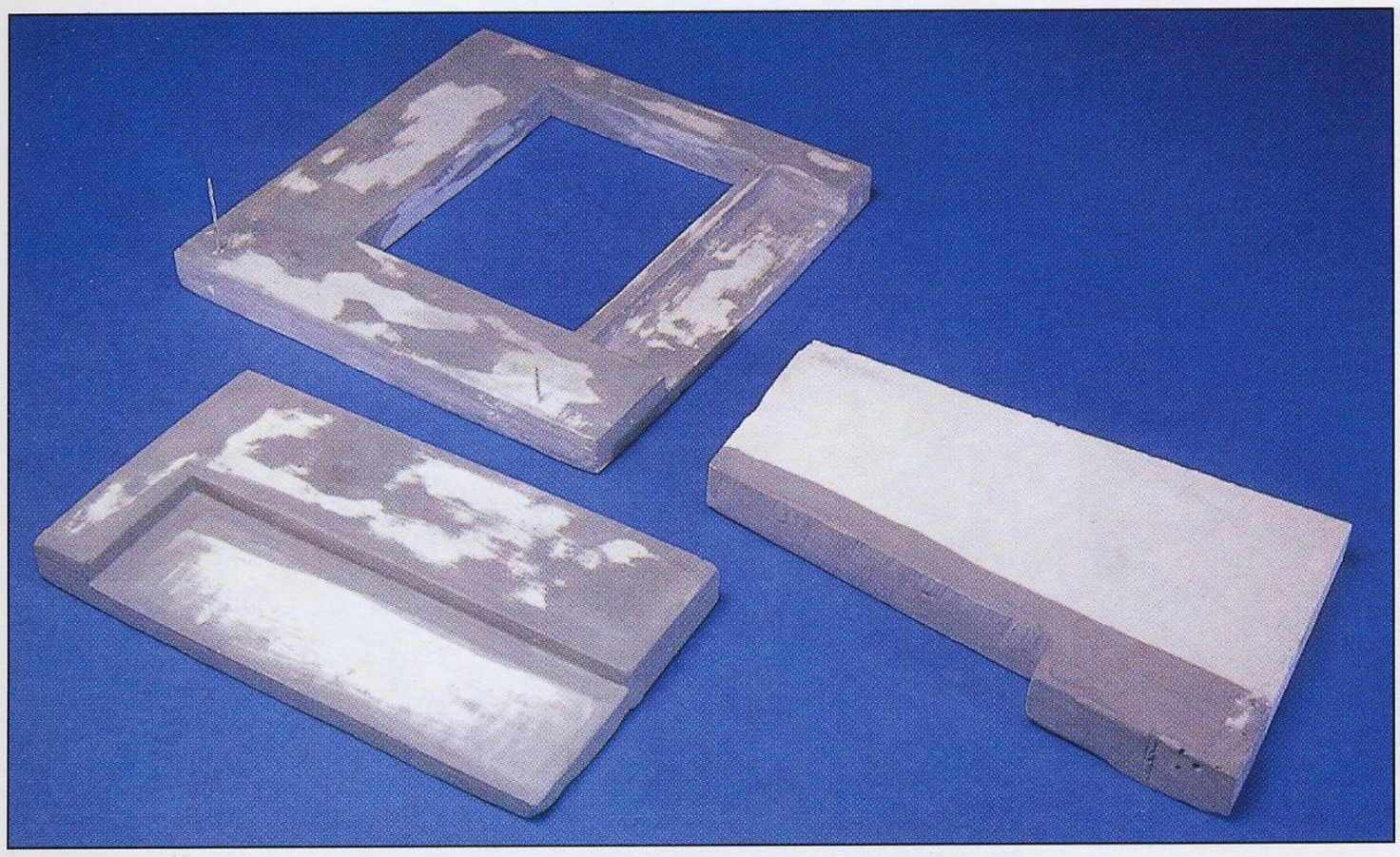
solini, ha precisado menos variaciones. La gorra se ha modificado enteramente sobre una cabeza de Hornet. Por último, seccioné las manos para abrir las bocamangas de la guerrera y los puños de la camisa. También fueron remodeladas parte de las manos para conseguir una buena adaptación al subfusil.

BENITO MUSSOLINI

Para conseguir que el aspecto de Mussolini coincida con el que realmente tenía el dictador italiano aquel 12 de septiembre de 1943, he recurrido a modelarlo por completo. Después de haber estudiado algunas fotografías, relatos y noticiarios de la época, me dispuse a esculpir la figura. Inicialmente seleccioné una cabeza de Verlinden para adaptarla a mis propósitos. Por fortuna, los rasgos de Mussolini resultaban muy acusados, con unos gruesos labios, mentón prominente y «cuello de toro», lo que facilitó su modelado, dando como resultado un parecido más que razonable.

El esqueleto es una estructura de alambre rodeada de Milliput para conformar los volúmenes básicos. En esta fase, he preferido saltarme la regla universal de la escultura que alude a la suma de 8 cabezas para totalizar la estatura de la figura humana. Aquí he preferido crear cierto contraste a la baja entre la altura de Mussolini respecto de sus libertadores. Según la descripción de Skorzeny en sus memorias, el aspecto del *Duce* en aquel momento distaba mucho del que éste ofrecía flamantemente uniformado en los desfiles de preguerra. En esta ocasión un hombre visiblemente cansado dentro de un traje azul se puso un sombrero y un gran abrigo negro, reaccionando torpemente ante el hecho consumado de su liberación. Sin duda, testimonios fotográficos respaldan estas apreciaciones de Skorzeny. Esto me ayudó en el momento de caracterizar al personaje para intentar captar una imagen, ciertamente inusual, de Benito Mussolini.

Gracias a la masilla de color verde fuí conformando detalles como la camisa, la corbata, la copa del sombrero y los pantalones. Después continué con la parte superior del abrigo, el cuello, las mangas y las arrugas en general. Teniendo en cuenta el grosor del tejido de esta prenda, las arrugas y pliegues no serán tan profusos como, por ejemplo, en los uniformes tropicales de los alemanes. Las solapas y la parte inferior de la prenda son de lámina de estaño conve-



Los elementos de la estructura básica que acoge la escena se copian en escayola mediante moldes.

nientemente adaptada. Para unificar su textura con el resto de la ropa, preparé una ución de masilla Duro y disolvente nitrocelulósico que fue aplicado a pincel sobre el estaño. Para el ala del sombrero se procedió de igual manera, después de darle la forma adecuada. La botonadura fue obtenida gracias a la plancha de fotograbado nº7 de Todo Modelismo. Las manos y los zapatos proceden del stock de piezas sobrantes.

EL DIORAMA

Al exponerse en el interior de una caja oscura, la escena se ha sometido a ciertos planteamientos estructurales y de composición diferentes a como se efectuarían en un diorama abierto. Esto permitió iluminar a voluntad la acción y ofrecer a través del ventanal una interesante proyección al erior.

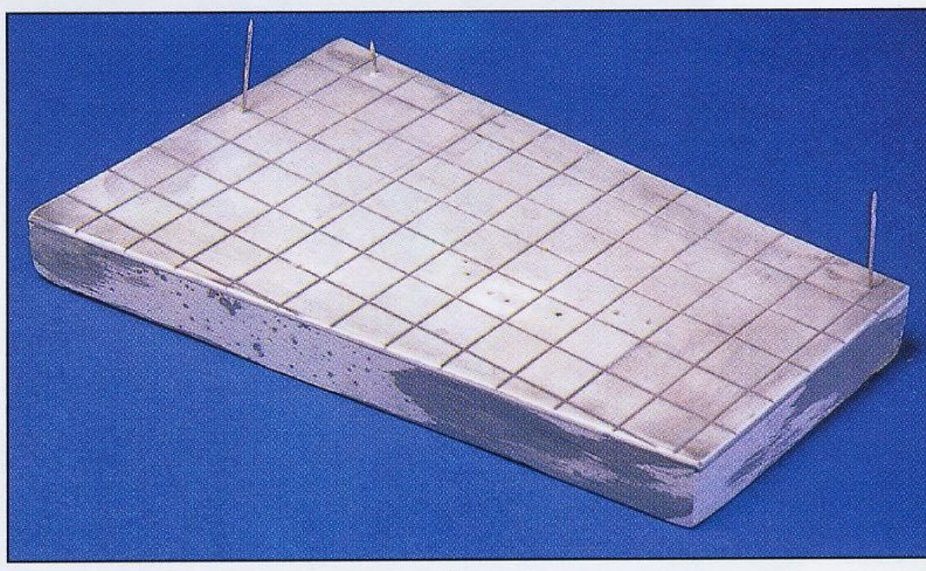
Tratándose de una escena cerrada, se prepararon moldes para sacar piezas en escayola correspondientes al suelo y al techo, a la pared de la ventana y al tabique derecho. En el caso del tabique izquierdo, éste se sustituyó por un espejo de 140x60 milímetros para crear eficazmente un efecto de profundidad.

Sobre la pieza del suelo se aplicó una plancha cuadriculada de plástico de Evergreen, que imita el embaldosado. Dichas baldosas fueron pintadas en blanco y negro con un acabado final de barniz brillo aplicado a pistola. Las paredes han sido imprimadas con *putty* diluido en acetona, siendo repasadas con lija de grano fino para conseguir eliminar los fallos del moldeado de la escayola y simular el enlucido. Después se han unido entre sí y al suelo con pernos metálicos y cola blanca, sin olvidar la colocación del rodapié de Evergreen. Por último fueron decoradas en un tono amarillento con un leve pincel seco más claro. El techo se decoró y colocó de igual manera, teniendo especial cuidado a la hora de centrar el hueco para no interferir la disposición de las cuatro bombillas que iluminan la escena interior.

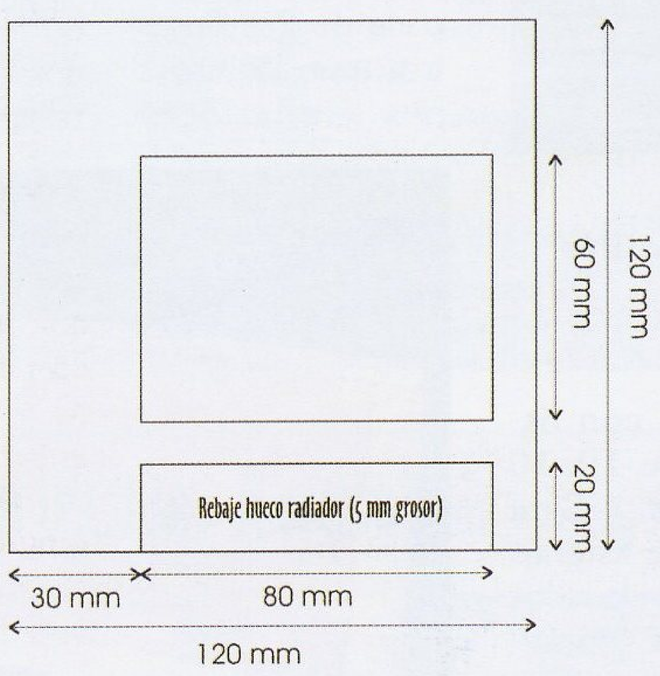
Para construir la cristalera recurrí a listones y tiras de Evergreen adheridas con *cianolit* a una lámina de acetato. Los cuarterones se detallaron superponiendo sobre cada tira unas varillas de plástico estirado. Prácticamente son estos los materiales usados para fabricar el resto del mobiliario, cuyo diseño tiene cierta inspiración Art-Decó. Destacaré la elaboración de la silla y la banqueta, cuyos tapizados están modelados con Milliput, y el tallado del teléfono a partir de un taco de plástico con el auricular de un kit de Tamiya. La lámpara proviene de un jarro de Historex con el soporte de la pantalla de varilla estirada, y alambre y plástico transparente deformado al calor para la bombilla. La pantalla es de lámina muy fina de PVC.

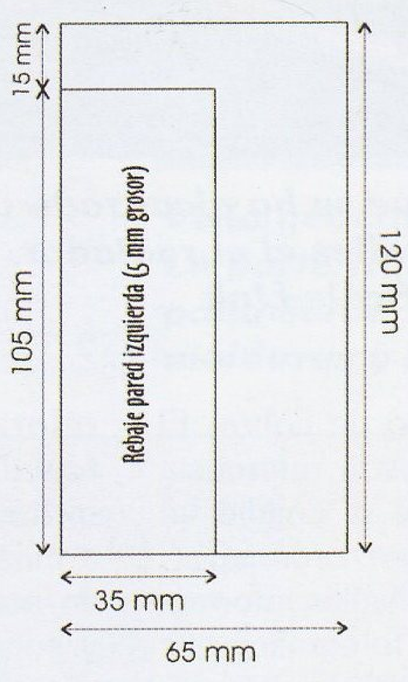
La estructura básica del radiador es una pieza rectangular de plástico sobre la que se ha enrollado cable eléctrico con su aislante, y cierta separación entre cada vuelta. Añadiendo algo de complejidad, se ha vuelto a enrollar sobre el anterior cable otro más fino, de hilo de cobre, y por último se añadieron dos soportes fotograbados para anclar el radiador al suelo. La

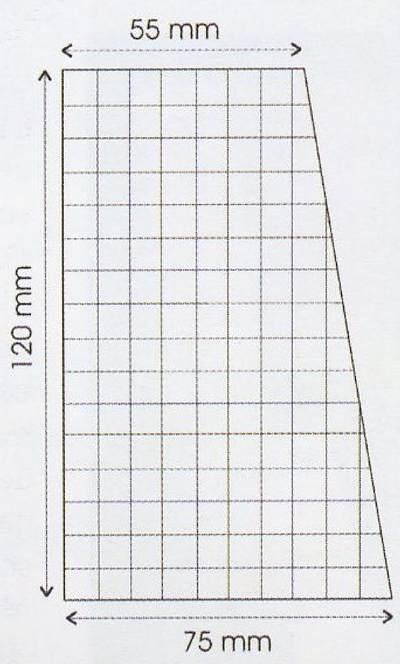
La pieza de escayola que representa el suelo se recubre por arriba con lámina de plástico para imitar el enlosado. Observar las marcas y los pequeños pernos para indicar la posición de las figuras y de los otros detalles.

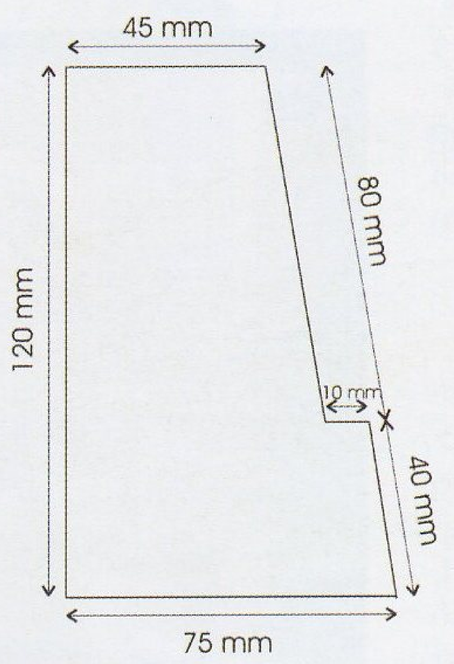


Interior Habitación (escayola 10 mm de grosor)



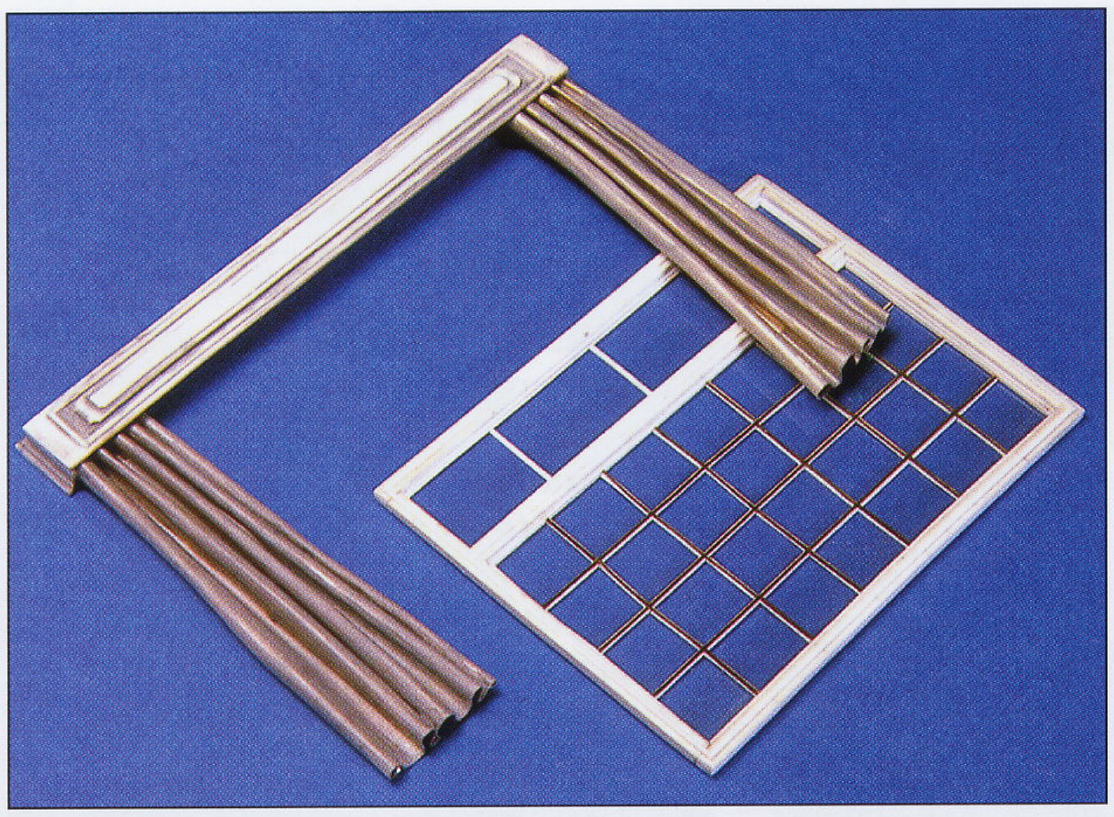






Medidas expresadas para escala 1/35

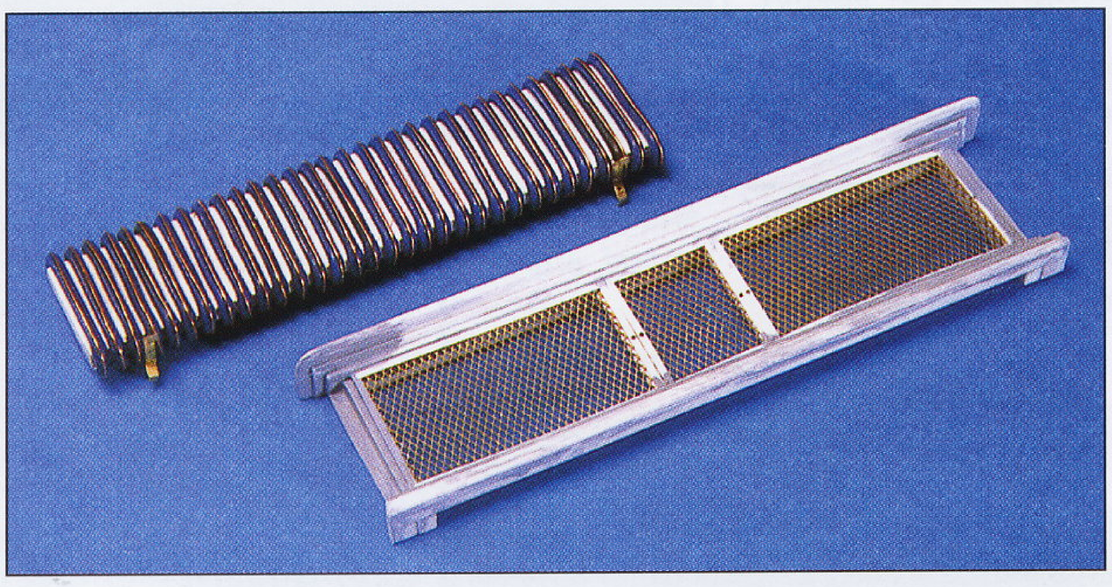
by reyna



Molduras del ventanal y de las cortinas, realizadas todas ellas con diferentes tiras de plástico. Los cortinajes se han modelado con lámina de estaño.

rejilla del cubre-radiador es un fotograbado de Scale-Link, y los tiradores son remaches de la plancha de Todo Modelismo, al igual que el tirador del cajón de la mesa. Las cortinas son de lámina de estaño trabajada con una varilla metálica.

El reloj de pared tiene las agujas y el péndulo de plástico estirado, el cristal de acetato y el cerrojo de hilo de cobre. El marco del cuadro dorado es la referencia nº307 de Verlinden, al que se añadió un paisaje nevado reducido por ordenador. También me he servido de medios informáticos para adaptar el fondo fotográfico que aparece tras el ventanal. De esta manera, tanto el cielo como la montaña se han modificado para adecuarse convenientemente a su función de decorado de la viñeta. Por último y para paliar la bidimensionalidad de la foto, fue necesario arquearla como si de una pantalla de proyecciones en 3D se tratara.

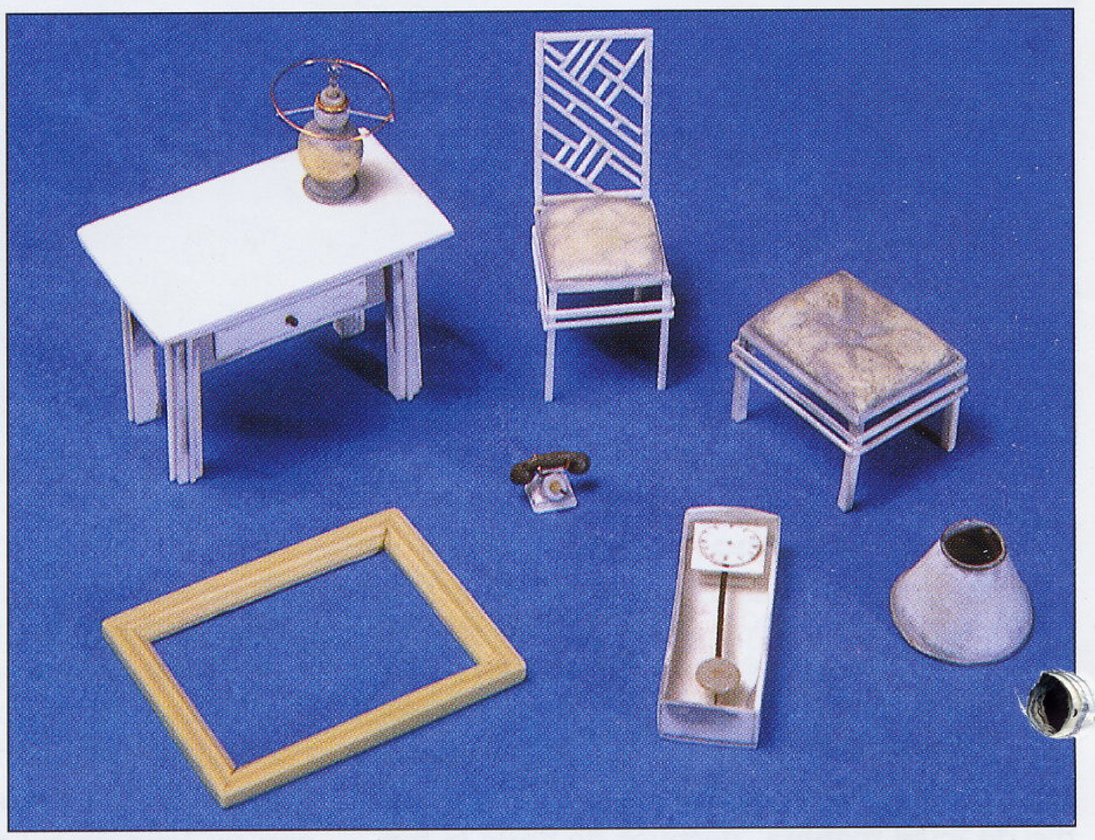


Otro elemento en el que se ha alcanzado un magnífico nivel de detalles el el radiador. La rejilla es un fotograbado de Scale-Link.

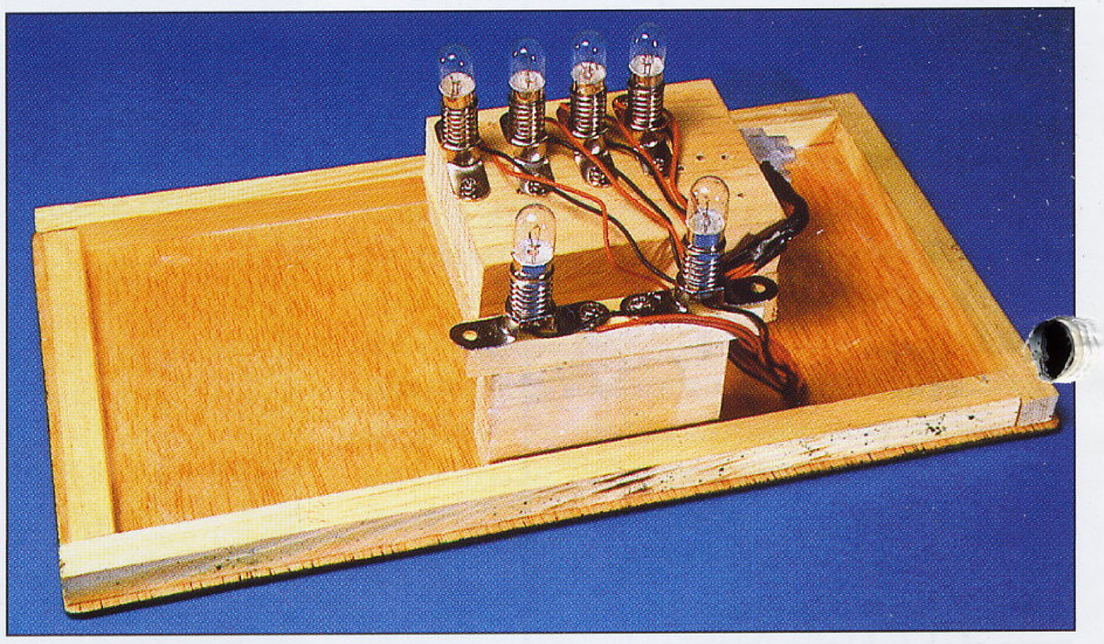
LA CAJA OSCURA

A pesar de lo que en principio pueda parecer, la elaboración de una caja oscura no resulta demasiado complicada. Es importante, eso sí, intentar aprovechar el espacio interior de la caja para poder introducir todos los elementos necesarios. La fabricación del circuito eléctrico tampoco resulta difícil, al tratarse de una instalación bastante simple.

Para la elaboración de esta caja oscura fueron empleadas láminas de madera contrachapada de 2 milímetros, con las uniones inferiores reforzadas con listoncillos de 10x10 milímetros. Este armazón de listones de madera clavados y encolados proporciona al conjunto la solidez adecuada. El receptáculo tiene unas dimensiones de 260x260x150 milímetros, con la parte superior sirviendo de tapa para hacer accesible el interior de la caja. A su vez, esta tapa sostiene por su cara inferior los bastidores de madera que sujetan los casquillos de las lámparas. La viñeta es iluminada cenitalmente por una serie de cuatro bombillas de 12 voltios y 1 amperio para la escena interior. Para el fondo fotográfico tras de la ventana basta con dos lámparas de iguales características también situadas en la parte superior.



Objetos y mobiliario, todos ellos realizados según una atenta observación de referentes reales. A destacar la elaboración de la silla, de la lámpara y del reloj de pared.



El conjunto de iluminación está formado por seis bombillas de 12 voltios, conectadas en paralelo al transformador.

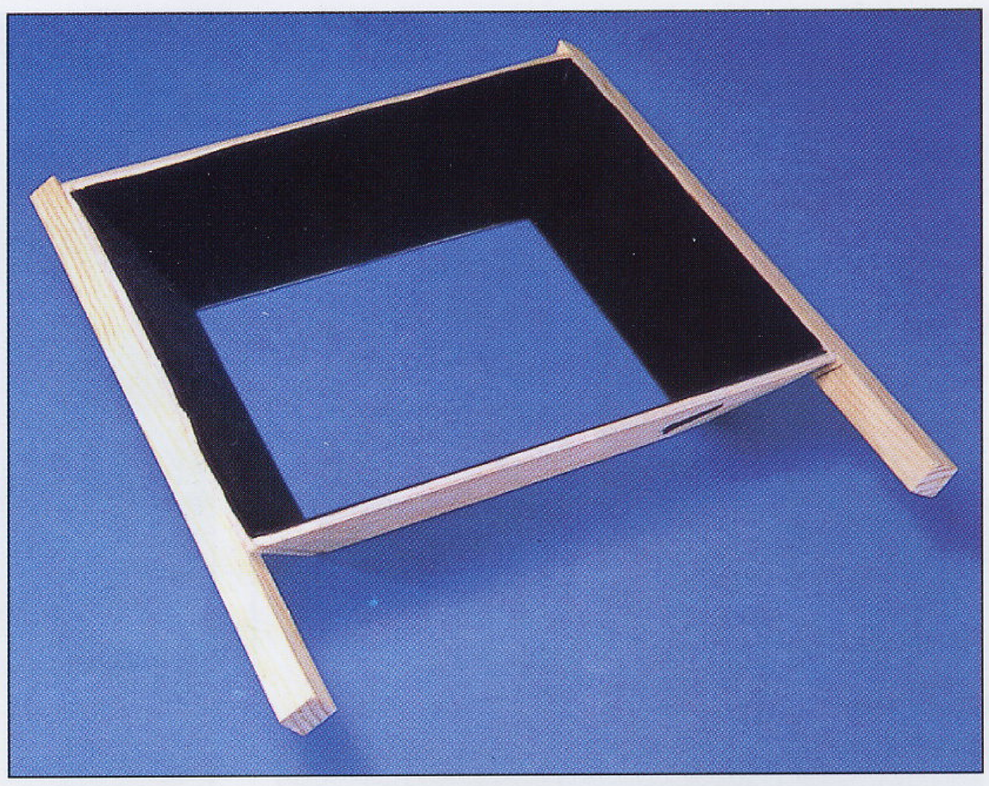
Todas las lámparas están conectadas en paralelo a un transformador primario a 220 voltios y secundario a 12 voltios. El circuito se abre o cierra por medio de un interruptor colocado en la parte posterior de la caja,

La elaboración de la caja oscura consta de diferentes trozos y listoncillos de madera. Bajo el suelo de la escena ubicamos el transformador.

junto al cable que alimenta todo el sistema conectado a la red.

La viñeta se halla encajada dentro de la caja oscura entre un soporte de gruesos listones de madera de pino. Una pletina de madera atornillada a la parte superior de dicho soporte evita que el pequeño diorama se pueda mover. Por su tamaño, el transformador queda colocado entre los listones justo debajo de la viñeta. Para fijarlo bastó atornillarlo sobre dos láminas de contrachapado que junto al grosor de la caja aseguran una buena base para la pieza más pesada del circuito.

El frontal de la caja presenta una abertura de 160x160 milímetros tras la cual el revelador focaliza la viñeta. El revelador o marco interior permite un mayor control de la luz artificial, preservando la escena de la luminosidad exterior. En este caso dicho diorama resulta un interesante detalle para finalizar este trabajo.



Este es el frontal de la caja. El marco interior, forrado de terciopelo negro, preserva la escena de la luz exterior.

Concluyendo mis comentarios acerca de esta obra, sólo me resta animaros en la fabricación de vuestra propia caja oscura; comprobareis que en este tipo de dioramas el dramatismo de la acción queda potenciado con el control que ejercemos sobre la iluminación artificial de sus elementos.

BIBLIOGRAFIA

- *Otto Skorzeny,* de C. Whitting. Editorial San Martín.
- *Vive peligrosamente,* de O. Skorzeny. Ediciones Acervo.
- *Otto Skorzeny, les commandos de Hitler,* de R. McNair. Heimdal Editions, (Serie Histórica nº22).
- *Noticiario Rescate Mussolini, sept.1943. «La Guerra del Führer».* Ediciones Rombo.

CUADRO DE COLORES

Uniformes Tropicales LW:
BASE: marrón amarillo 912 + ocre amarillo 913 + amarillo camuflaje 978.
LUCES: base + blanco 951.
SOMBRAS: base + uniforme inglés 921.

Cinturones:
BASE: uniforme inglés + marrón naranja 981 + rojo carmín 908.
LUCES: base + blanco 951 + amarillo mate 953.
SOMBRAS: base + negro 950.

Correajes prismáticos y Botas:
BASE: negro 950 + gris pálido 990 + marrón naranja 981.
LUCES: base + gris pálido 990 + marrón naranja 981.
SOMBRAS: negro 950.

Abrigo Mussolini:
BASE: 90% negro 950 + gris pálido 990 + amarillo camuflaje 978.
LUCES: base + blanco 951.
SOMBRAS: base + negro 950.

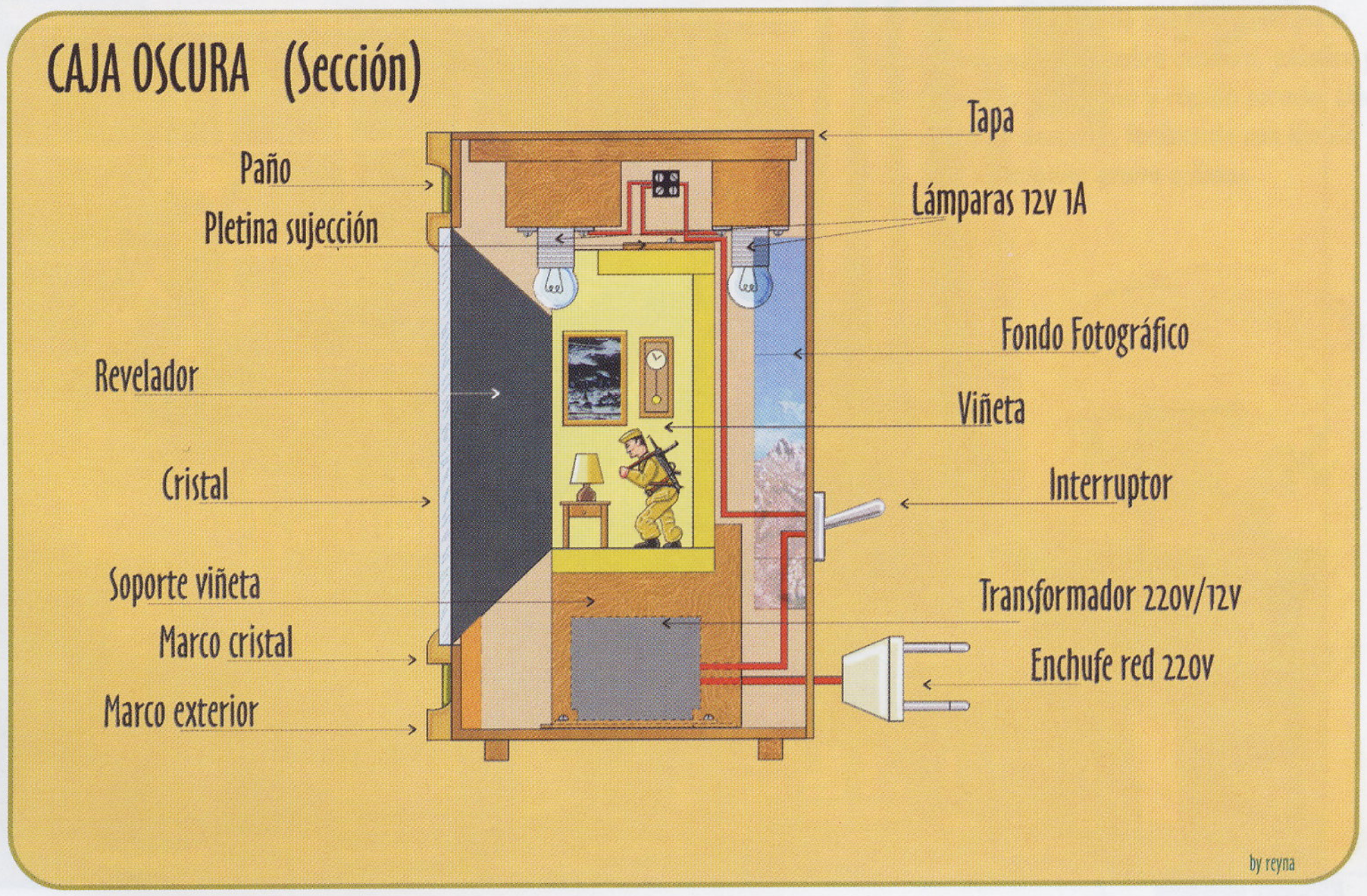
Traje Mussolini:
BASE: negro + azul prusia 965.
LUCES: base + blanco 951+ amarillo mate 953.
SOMBRAS: base + negro 950.

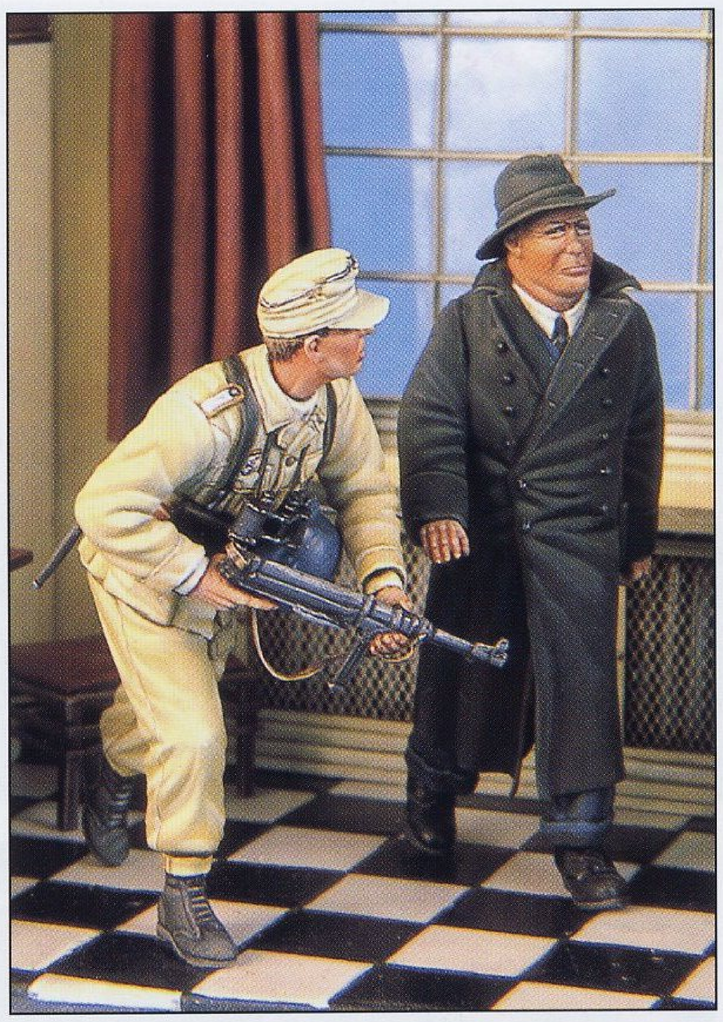
(referencias Model Color de Vallejo)

Vista general de la caja oscura. La parte frontal está forrada de paño verde, y rematada por las molduras y la placa metálica.

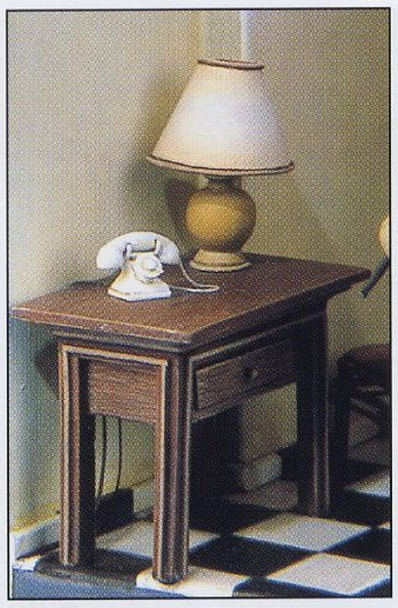
revelador consta de cuatro láminas de contrachapado de 160 x 105 x 50 milímetros encoladas y reforzadas con listones de madera. Después fueron forradas de terciopelo negro neutro para reflejar el mínimo de luz. Por último el revelador queda instalado entre la abertura frontal de la caja y la misma viñeta, cumpliendo perfectamente con la función para la que está ideado.

El exterior de la caja fue pintado con esmalte verde oscuro satinado, y los marcos en un tono gamuza claro. La parte frontal ha sido forrada en su totalidad con paño verde oscuro para contrastar con el marco exterior y el del cristal. La pequeña placa con un texto informativo acerca de la acción del





Mussolini y el teniente Schwerdt se encaminan a la puerta de la habitación.



Elegir los tonos adecuados para decorar todos los elementos de ambientación no es una tarea fácil, ya que en esta clase de escenas se agrupan todos ellos en un pequeño espacio.

La base de color para los uniformes tropicales es una mezcla de amarillo y ocre, mezclada con blanco y uniforme inglés para las luces y sombras.

El cuadro de la pared está realizado con un marco en resina de Verlinden y un paisaje reducido por ordenador.

Esta foto muestra la escena iluminada con su propia fuente de luz. El fondo fotográfico tras el ventanal también ha sido retocado con ordenador.

Para comprender el «engendro» que supone un Me.109 propulsado con un Rolls-Royce Merlin, hemos de remontarnos al año de 1942, en plena Segunda Guerra Mundial. Por estas fechas el «neutral» gobierno español decide adquirir la licencia de fabricación del Messerschmitt Bf.109 G-2, para sustituir el puzzle de cazas que posee el Ejército del Aire. Como patrón de la serie de 200 unidades previstas, se recibe una partida de 25 aparatos genuinamente germanos, pero desprovistos de motor, armamento y empenajes de cola. Las continuas reclamaciones de las vitales piezas caen en saco roto.

En 1945, y en vista del adverso cariz que toma el conflicto para la Alemania nazi, se determina tomar la hispana costumbre de improvisar como solución al problema, dotándose a las 25 células del G-2 del motor Hispano-Suiza 12.2.89. Nace así el primer Bf.109 español, denominado HA 1109 J1L. El nuevo avión realiza su primer vuelo el 2 de marzo de 1945, produciéndose (aparte de las 25 unidades alemanas modificadas) otros 350 ejemplares hasta el año 1951.

(1 Parte)

Hispano HA 1112-M1L

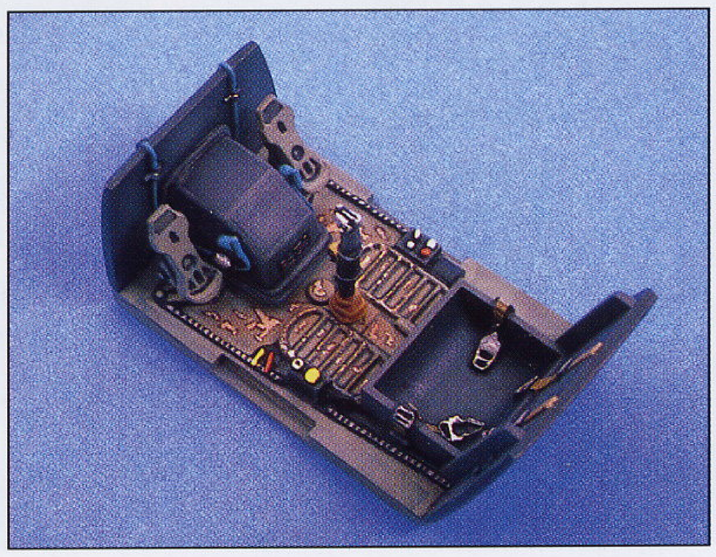
Por Antonio Morant Bohórquez
(fotografías de Aurelio Gimeno Ruiz)

Es obvio que no se trata de un avión a la altura de las circunstancias del momento, en una década, los años 50, donde el reactor pide paso de manera firme. Por otro lado, la derrota del Tercer Reich pone en una situación incómoda al gobierno del hasta entonces aliado de Hitler.

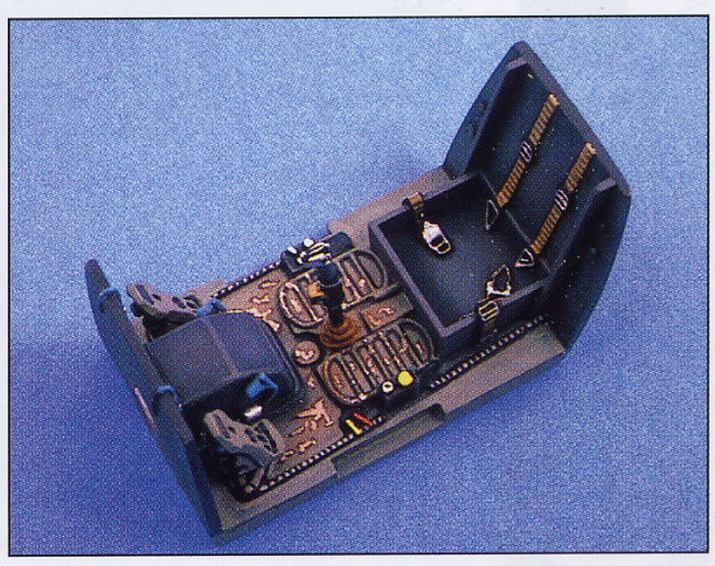
En 1952 la tensión política se relaja, lo que permite la adquisición en Inglaterra de motores Rolls-Royce Merlin 500/45 excedentes de la guerra. Acoplar la voluminosa planta motriz británica en el fuselaje del esbelto caza alemán fue toda una proeza de los ingenieros de la Hispano-Suiza. Con la denominación oficial C-4K nace el «Buchón», apodo referido a la forma del voluminoso radiador situado en la parte inferior del morro.

El primer «Buchón» se entrega al Ejército del Aire en noviembre de 1956,

Parte central del habitáculo. El suelo del mismo se decora en color gris verdoso, similar al RLM 02 alemán. El roce de las botas del piloto produce un característico desgaste y deterioro.



Los cinturones (de diseño alemán), son de fotograbado. La principal diferencia interna de la cabina con respecto a su hermano teutón, es la ausencia del cañón de 20 mm de disparo a través de la hélice, y el carenado de la culata de éste.



HOBBYCRAFT, 1/48

La historia del «Buchón» es tan anecdótica y peculiar, que bien merecería el apelativo de novelesca. Ultimo eslabón de la legendaria saga del caza germano Messerschmitt 109, por ironías del destino fue precisamente en los cielos españoles donde comenzó a forjarse el mito de este caza en el transcurso de la Guerra Civil.

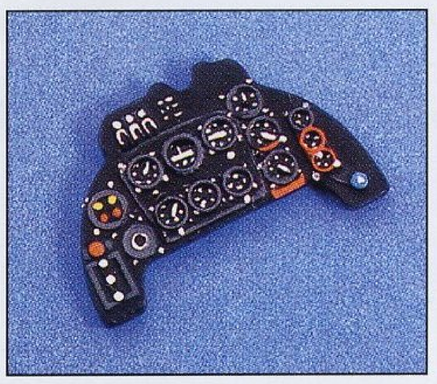
encuadrado en el 71º Escuadrón de caza-bombardero. En 1957 dicho escuadrón es trasladado desde Tablada hasta el campo de El Copero. Será a finales del mismo año cuando el caza recibirá su bautismo de fuego. Debido al conflicto acaecido en la colonia española del Sahara, los «Buchones» son trasladados en un arriesgado vuelo sin escalas hasta la base de Ifni. En un tiempo récord se diseña un depósito suplementario de combustible para realizar dicha travesía. No es nuestra intención relatar los avatares del «Buchón» en tierras saharianas, que por otra parte se limitó a machacar con cohetes y fuego de cañón a unos pobres diablos armados con fusiles y a sus inocentes camellos de carga. Finalizado el conflicto, y de vuelta a la península, las diferentes escuadrillas van dando de baja sus aparatos, hasta noviembre de 1965.

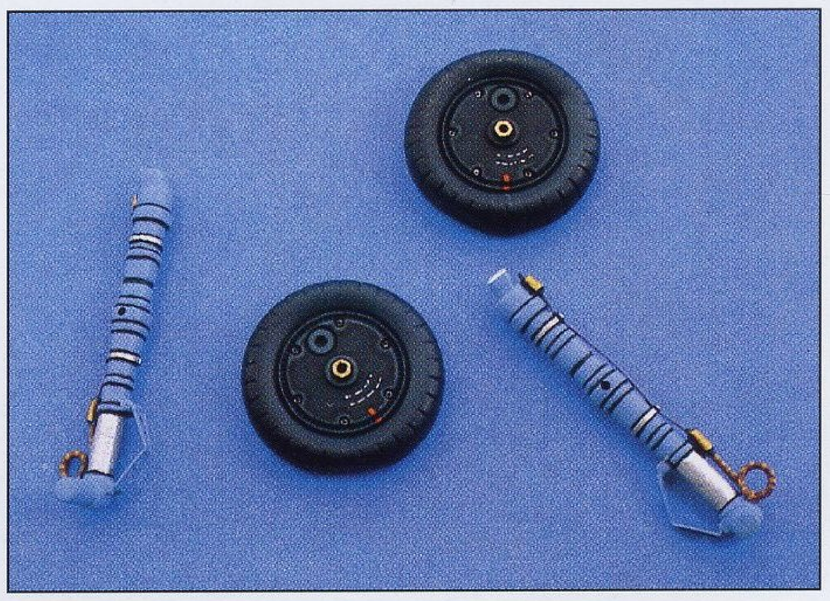
Los escasos supervivientes se convertirán sin saberlo en estrellas de cine. Repintados con insignias alemanas y con alguna modificación menor, protagonizarán el film *«La Batalla de Inglaterra»*, siendo inmortalizados para la posteridad. No obstante, son numerosos los «Buchones» que en manos de coleccionistas privados, todavía surcan los cielos en muchas ferias y exhibiciones por medio mundo.

KITS Y ACCESORIOS UTILIZADOS

Además de la maqueta de Hobbycraft, en la realización del modelo han intervenido los siguientes materiales:

- Alas, tren de aterrizaje y rueda de cola de un Me.109 G-6 de Fujimi.
- Cubierta acristalada de un Me.109 G-2 de Hasegawa.
- Timones de cola en resina de Verlinden para el Me.109 G-2.
- Ruedas en resina Hi-Tech.
- Fotograbado de Eduard ref.48/110.





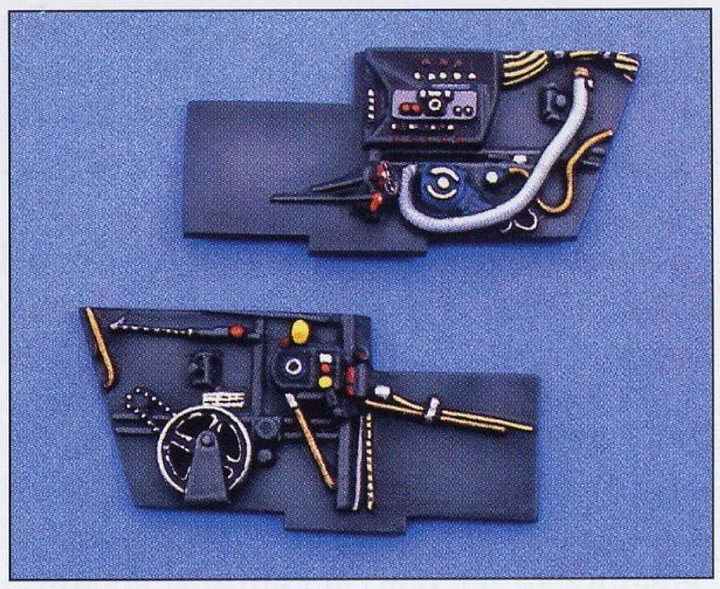
Algunos elementos, como el tren de aterrizaje, es conveniente trabajarlos aparte. Sus patas tienen el mismo color que la zona inferior. Las ruedas (mismo tipo Me.109 G-6), se pintan como su homónimo alemán: de negro.

- Calcas: sobrantes varios de Aeromaster y de producción propia.
- Varios: hilo de cobre 0,1 y 0,2; plástico de Evergreen; lámina de estaño, tubitos de acero, cuerda de guitarra, etc.

TOMA DE CONTACTO

Quién nos iba a decir que una firma canadiense pondría sus ojos en nuestro «Buchón»... Se trata del único kit (que yo sepa) en plástico inyectado de este avión en cualquier escala. El *box-art* de la caja es bastante atractivo, trasmitiendo una falsa sensación de lo que nos vamos a encontrar en su interior.

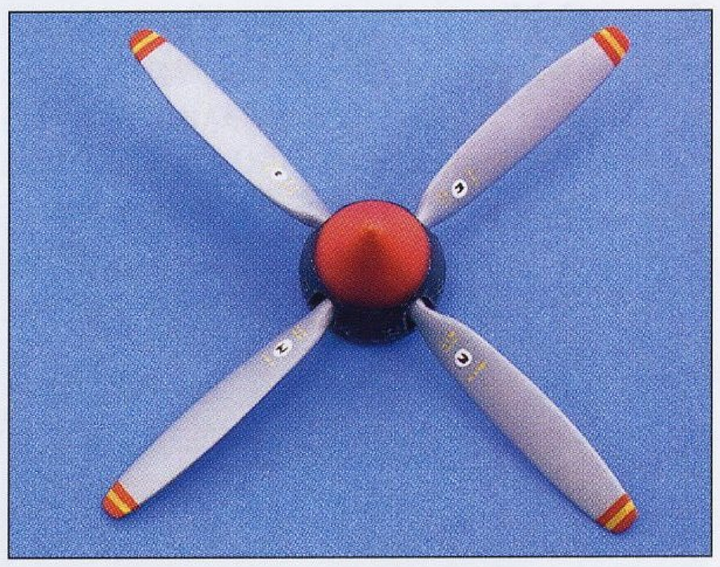
Una vez desvelado el misterioso contenido, nos abate el desánimo. Después de un concienzudo examen de las planchas de plástico tan sólo se salva de la hoguera el fuselaje, la hélice y alguna pieza menor. Que no cunda el pánico. Recordemos los ilustres antepasados de nuestro «Buchón» y encontraremos la respuesta a nuestros desvelos. Como hemos relatado, el avión no es otra cosa que un Me.109 G al que le han insertado un motor Rolls-Royce. Por ello gran parte de los componentes del caza alemán son idénticos respecto a la versión española.



Las paredes del cockpit son prácticamente idénticas a las del Me.109 G. La base se decora en un color gris negruzco (RLM 66), con los diferentes elementos pintados a pincel con acrílicos de Vallejo.

El panel de instrumentos es el original de la maqueta. Se pinta, al igual que el resto, con acrílicos Vallejo. Una vez seco, colocamos una gota de barniz brillante en el centro de cada reloj para simular su cristal.

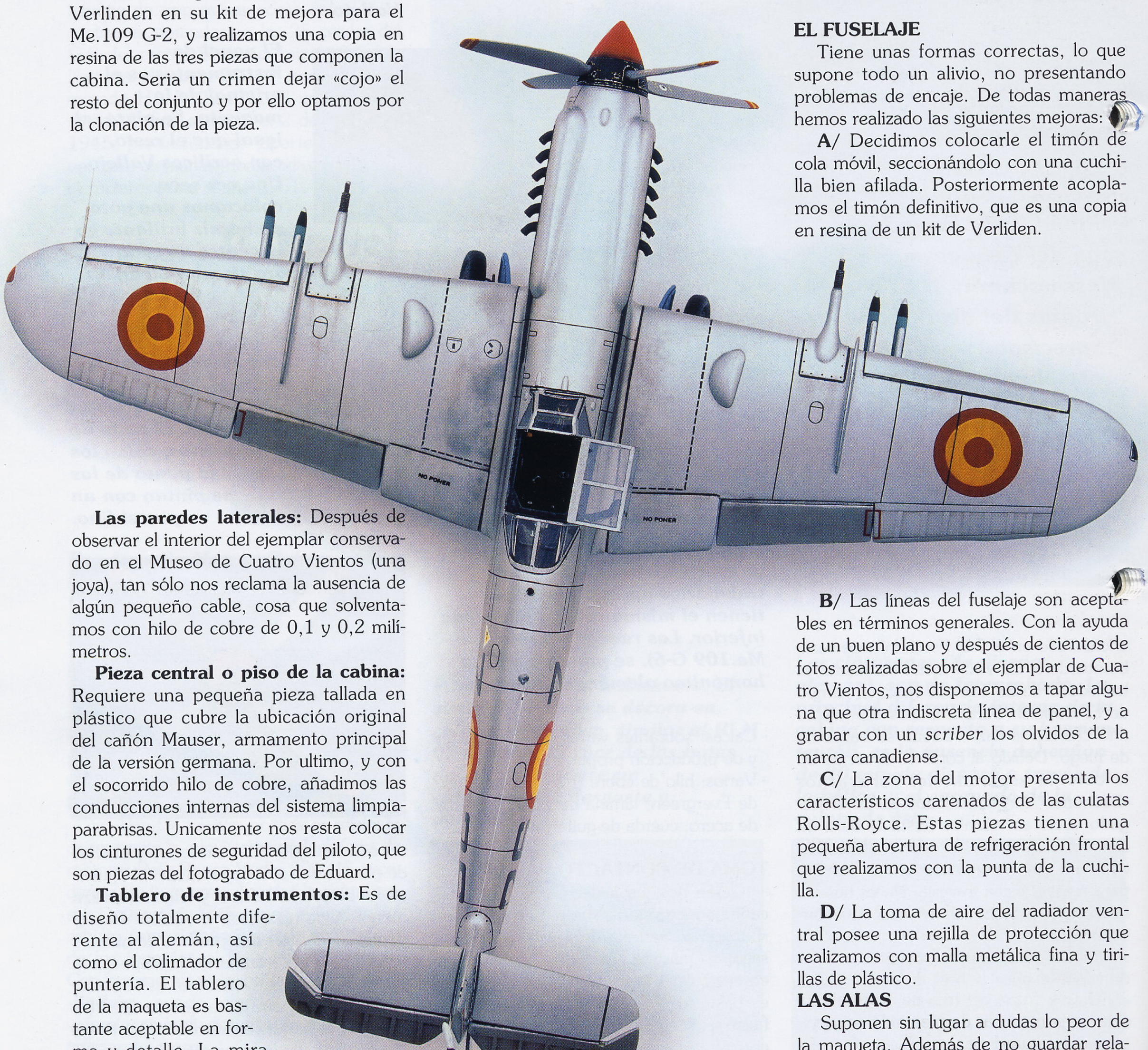
La hélice luce el color rojo característico de su unidad en el buje. Las palas de la misma se decoran en aluminio mate. El resto de elementos, como los «stencils» y la punta de las palas se pintan con un pincel fino.



Dicho esto canibalizamos las alas completas (incluido el tren de aterrizaje) de un Me.109 G-6 de Fujimi; así como la cubierta acristalada de un Me.109 F-4 de Hasegawa (pieza sobrante en la maqueta). Así mismo, realizamos una copia en resina del interior de la cabina del kit de mejora para el Bf.109 G-2 de Verlinden. Esta solución es la mas práctica.... excepto para el bolsillo. Ante la perspectiva de rehacer todas las alas y el interior, opté por «rascarme» la cartera.

DETALLADO DEL COCKPIT

Como en cualquier maqueta de avión empezamos por el habitáculo del piloto. La cabina del «Buchón» es en esencia la misma que la de un Me.109 G, con alguna variante. Elegimos la que nos propone Verlinden en su kit de mejora para el Me.109 G-2, y realizamos una copia en resina de las tres piezas que componen la cabina. Seria un crimen dejar «cojo» el resto del conjunto y por ello optamos por la clonación de la pieza.



Las paredes laterales: Después de observar el interior del ejemplar conservado en el Museo de Cuatro Vientos (una joya), tan sólo nos reclama la ausencia de algún pequeño cable, cosa que solventamos con hilo de cobre de 0,1 y 0,2 milímetros.

Pieza central o piso de la cabina: Requiere una pequeña pieza tallada en plástico que cubre la ubicación original del cañón Mauser, armamento principal de la versión germana. Por ultimo, y con el socorrido hilo de cobre, añadimos las conducciones internas del sistema limpiaparabrisas. Unicamente nos resta colocar los cinturones de seguridad del piloto, que son piezas del fotograbado de Eduard.

Tablero de instrumentos: Es de diseño totalmente diferente al alemán, así como el colimador de puntería. El tablero de la maqueta es bastante aceptable en forma y detalle. La mira, por el contrario, se realiza a la vieja usanza: plástico, acetato, hilo de cobre y piezas de la más diversa procedencia, incluyendo las coronas del mecanismo de un reloj (recomiendo no desguazar un Rolex...)

PINTURA DEL COCKPIT

Los colores del interior del habitáculo siguen la pauta establecida por los alemanes en la 2ª G.M.: un tono gris negruzco denominado R.L.M. 66.

Dudo que los tintes empleados por la industria aeronáutica española en las décadas de los años 50 y 60 fueran de origen genuino alemán, mas bien me inclino por una copia cromática de los mismos. Sin embargo, el suelo del cockpit presenta una peculiar variante, luciendo un acabado gris verdoso idéntico del tono germano R.L.M. 02. Este color fue empleado por la Luftwaffe como imprimación para los habitáculos hasta el año 1940, así como el resto de las partes internas de los aviones (motores, trenes de aterrizaje, etc.) hasta el final del conflicto.

Los colores utilizados son acrílicos de la firma Tamiya, aplicados con aerógrafo. La forma de pintar es la habitual: sobre la capa base se trabaja el color con mezclas de negro y blanco para darle luces y sombras. Para los retoques posteriores, hechos necesariamente a pincel, usamos acrílicos de la marca Vallejo.

Una vez terminado sellamos el trabajo con un ligera capa de barniz mate, ensamblamos las tres piezas principales del cockpit y lo guardamos para su posterior ubicación en el interior del fuselaje.

EL FUSELAJE

Tiene unas formas correctas, lo que supone todo un alivio, no presentando problemas de encaje. De todas maneras hemos realizado las siguientes mejoras:

A/ Decidimos colocarle el timón de cola móvil, seccionándolo con una cuchilla bien afilada. Posteriormente acoplamos el timón definitivo, que es una copia en resina de un kit de Verliden.

B/ Las líneas del fuselaje son aceptables en términos generales. Con la ayuda de un buen plano y después de cientos de fotos realizadas sobre el ejemplar de Cuatro Vientos, nos disponemos a tapar alguna que otra indiscreta línea de panel, y a grabar con un *scriber* los olvidos de la marca canadiense.

C/ La zona del motor presenta los característicos carenados de las culatas Rolls-Royce. Estas piezas tienen una pequeña abertura de refrigeración frontal que realizamos con la punta de la cuchilla.

D/ La toma de aire del radiador ventral posee una rejilla de protección que realizamos con malla metálica fina y tirillas de plástico.

LAS ALAS

Suponen sin lugar a dudas lo peor de la maqueta. Además de no guardar relación con las medidas originales del avión, los radiadores alares son incorrectos en

1. Insignia del «pájaro», emblema del Grupo 7. La franja negra que arranca desde la zona de los escapes se realiza con enmascaramientos y aerógrafo.

2. La cubierta acristalada proviene de un Me.109 F-4 de la marca Hasegawa. La que incluye la maqueta no destaca por su calidad y fineza.

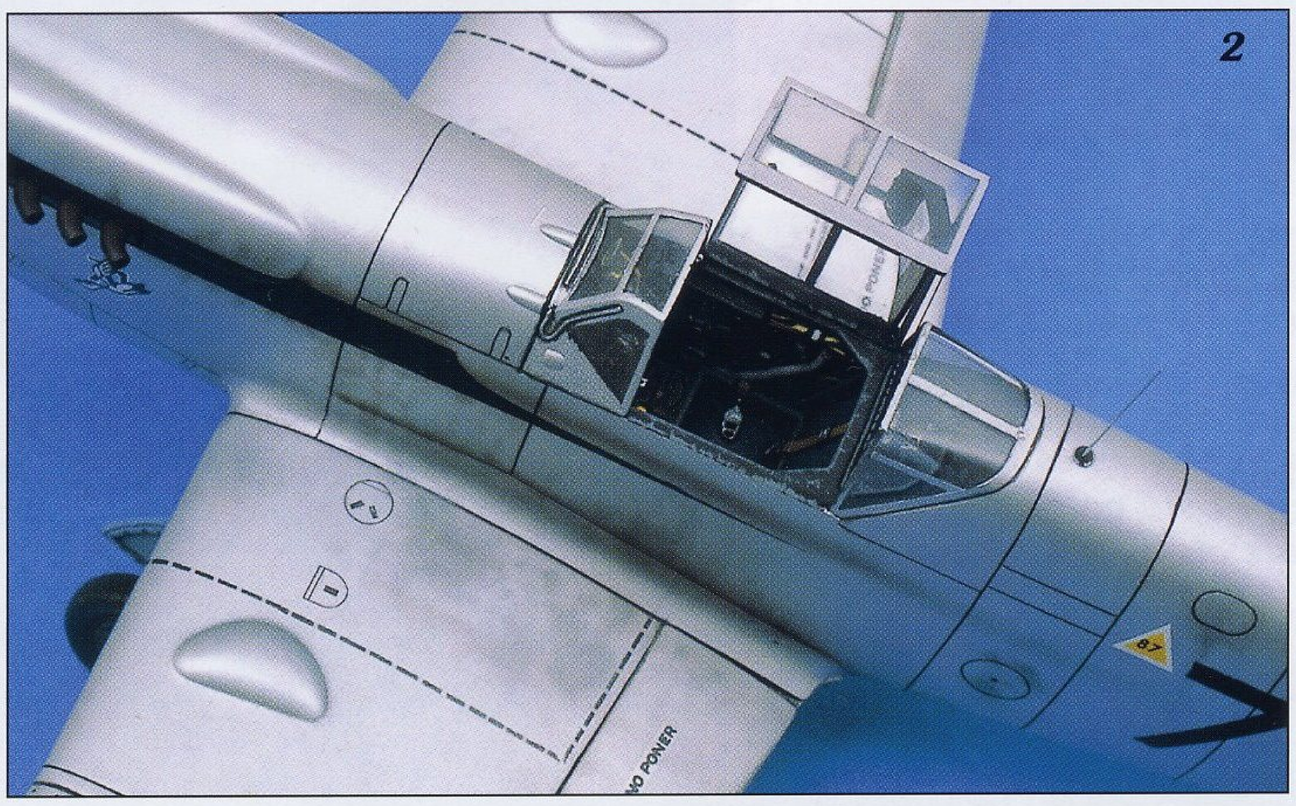
3. La toma de aire del radiador ventral tiene un pequeño numeral que identifica el avión dentro de su unidad.

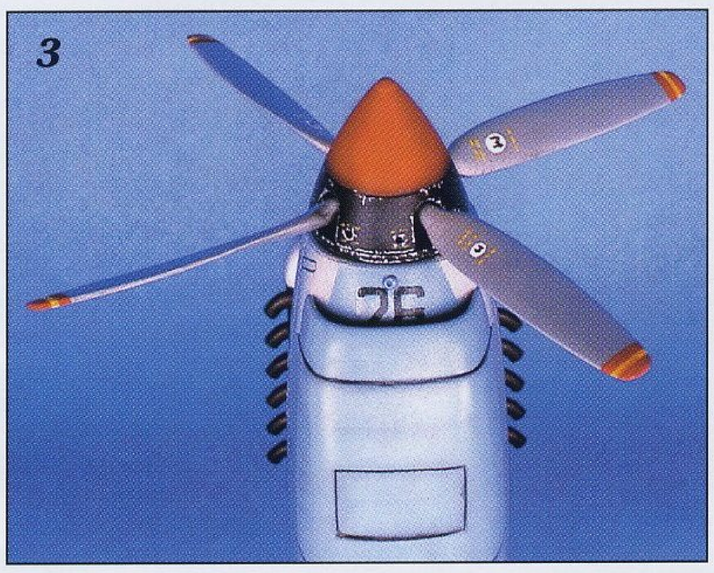
4. El desgaste operativo de la zona inferior del avión, resultado de las pérdidas de aceite, fuel, etc. así como el roce del aire con elementos en suspensión, se consigue con una combinación de finas líneas de tonos marrones aplicadas con aerógrafo y óleos muy diluidos a pincel.

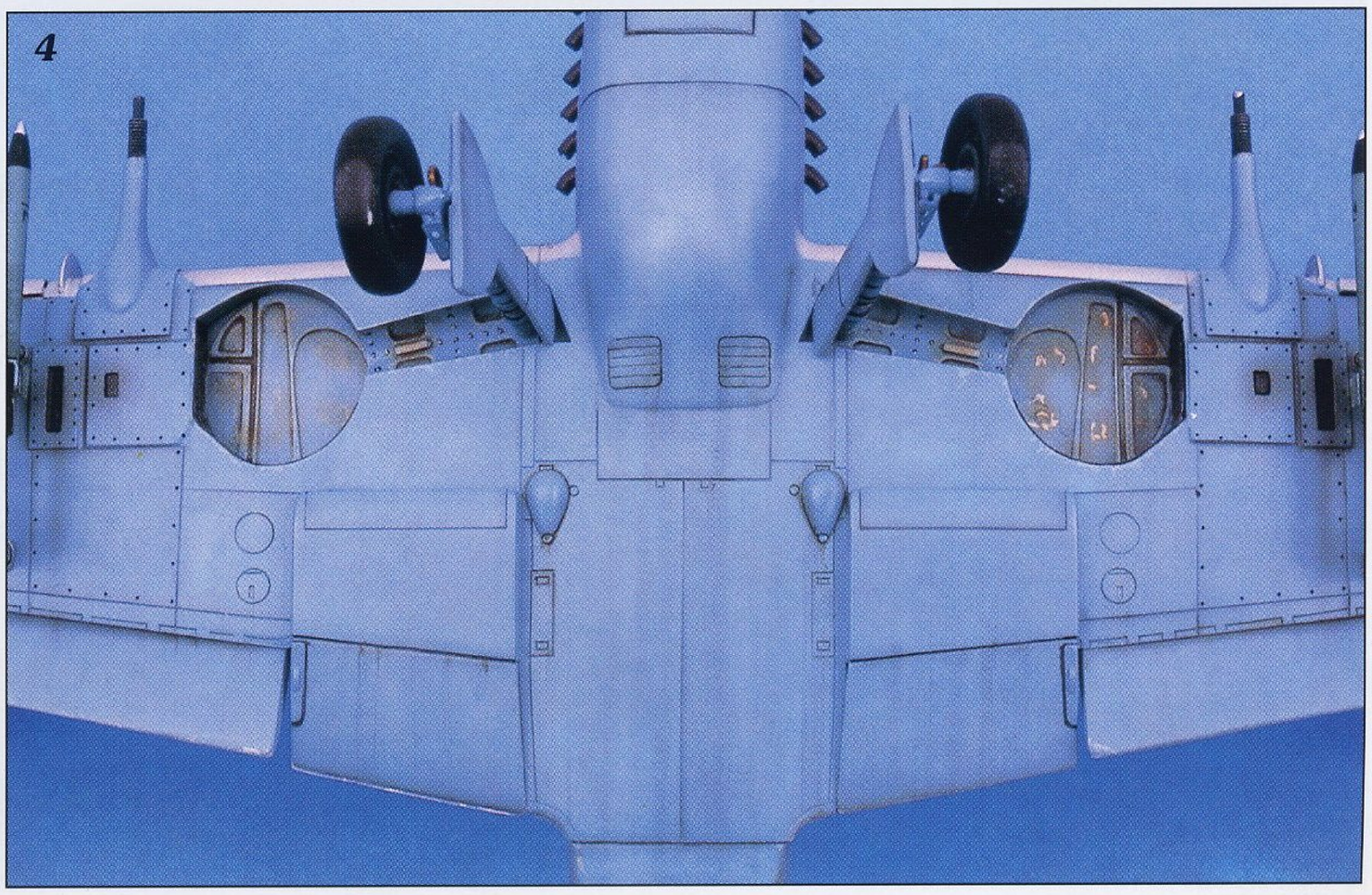
forma y tamaño, así como los flaps y alerones. Sólo pensar en el trabajo que supone adecentar estas piezas da verdadero reparo. Optamos, pues, por agenciarnos la planta alar de un Me.109 decente. Nos decidimos por un kit de la marca Fujimi, ya que su encaje con el fuselaje de Hobbycraft apenas presenta problemas.

No obstante, tendremos que realizar sencillas modificaciones:

A/ Los pozos del tren de aterrizaje se detallan con un par de piezas del fotograbado de Eduard para el Me.109 G-6, correspondiente a la estructura interna del mismo.







B/ Los cañones Oerlikon de 20 milímetros presentan un carenado que termina en el borde de ataque alar. Sobre dicho borde de ataque se coloca una pequeña pieza de refuerzo de forma rectangular, realizada con lamina de plástico muy fina.

C/ La zona inferior presenta unos paneles de acceso a las tolvas de munición, así como los orificios de expulsión de las vainas de los propios cañones. Reproducirlo es tan sencillo como colocar sendos trozos de lámina de plástico del tamaño y grosor adecuados.

D/ El tren de aterrizaje procede también del Me.109 de Fujimi, y su detalle es muy bueno. Solamente tendremos que añadirle la conducción hidráulica del líquido de frenos (hilo de cobre de 0,2 mm) y las correspondientes abrazaderas (fina lámina de estaño). Por último sustituimos los neumáticos de plástico por otros en resina de la firma Hi-Tech, de mejor detalle y con el característico abultamiento por el peso del avión.

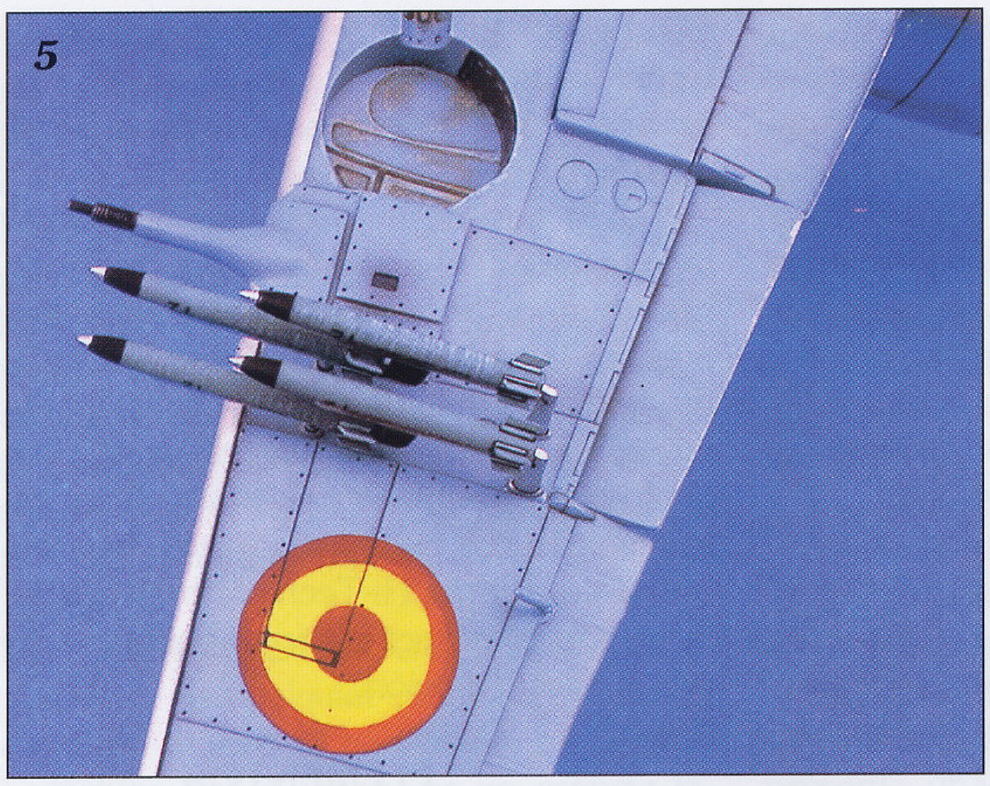
ELEMENTOS MENORES

Llegado a este punto, podemos afirmar que lo más engorroso está hecho. Es el momento de abordar el detallado del resto de elementos menores, que bien por comodidad o seguridad en su manejo se suelen trabajar aparte:

A/ La hélice no presenta mayor problema. Con una broca de 0,3 mm realizamos los orificios de los tornillos de sujeción del buje.

B/ Los tubos de escape son ahuecados con una broca y rematados con la punta de una cuchilla.

C/ La cubierta acristalada original de la maqueta es lanzada sin ningún pudor por la ventana. En sustitución de ésta recurrimos a un sobrante del Me.109 F-4 de Hasegawa. Solamente debemos añadir con hilo de cobre de 0,1 mm el sistema de pulverizado limpiaparabrisas en la sección frontal. La pieza central abatible está dotada del característico cristal blindado (Me.109 de Fujimi).



5. Zona inferior del ala con la batería de cuatro cohetes Oerlikon. Todas las aletas de los mismos se realizan con tiras de plástico de 0,1 mm.

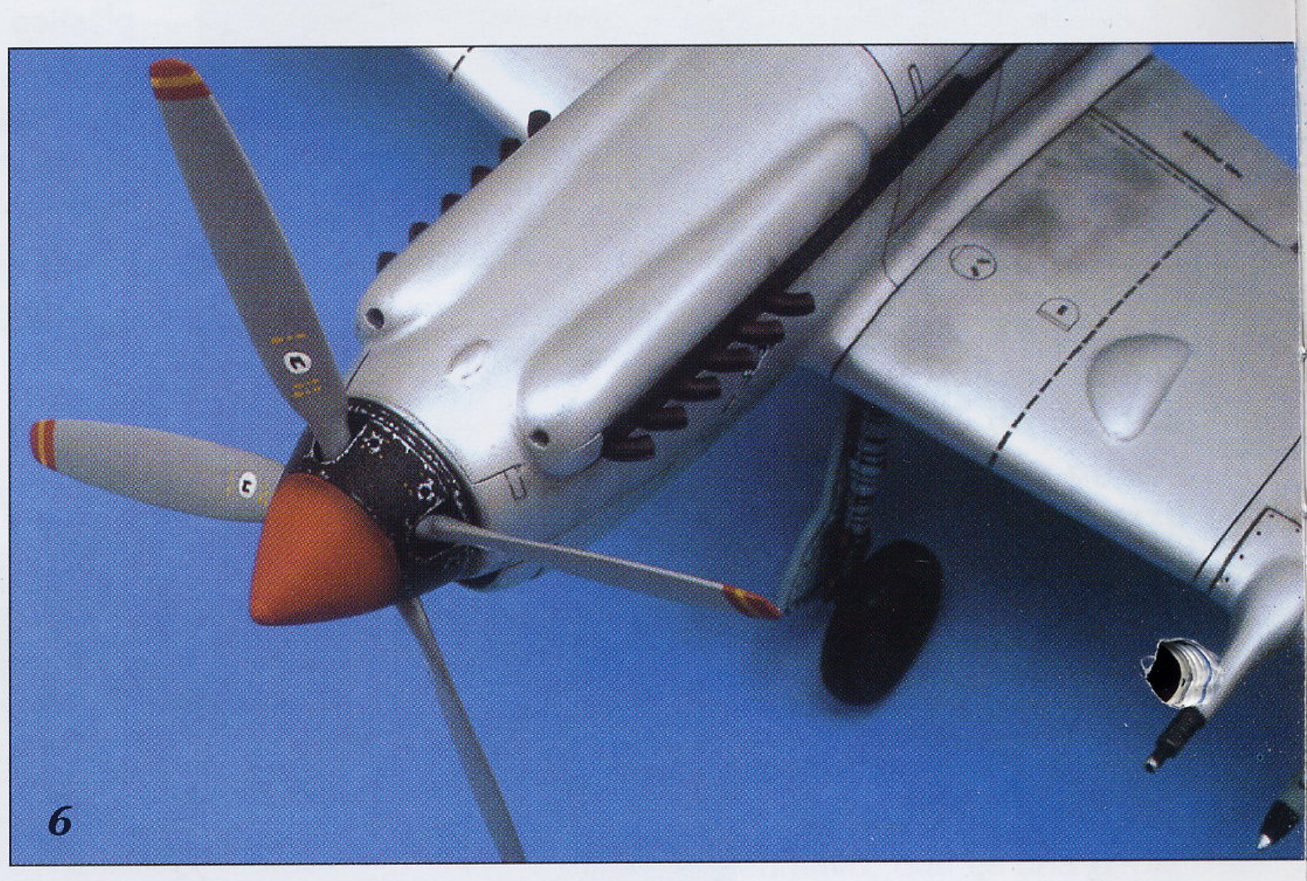
6. Esta vista nos permite apreciar el carenado del motor, diseñado para albergar el motor inglés Rolls-Royce.

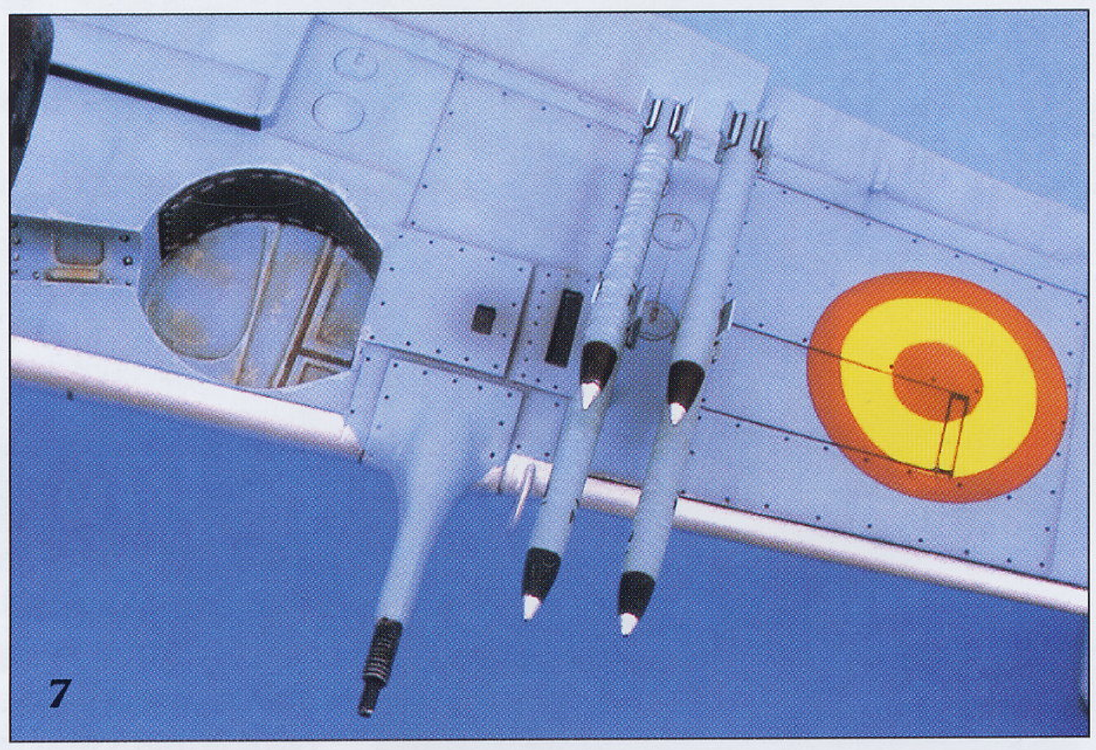
7. El color verdoso de los cohetes es una mezcla de acrílicos de Vallejo. Este color corresponde a las piezas empleadas en los ejercicios de entrenamiento, con una carga explosiva reducida. Los de combate lucían un acabado en crema.

ha sido tallada sobre una sección de tubo de plástico. El tubo pitot, en el extremo del borde de ataque del ala izquierda, es una combinación de tubo de acero e hilo del mismo material.

E/ La sección de cola del avión tiene todos los elementos móviles. Para ello seccionamos los alerones de plástico y los sustituimos por una copia en resina de los mismos. La rueda de cola también procede del ya mencionado Me.109 de Fujimi.

F/ Por último detallaremos las dos baterías de cohetes Oerlikon. Los soportes de los mismos son válidos, pero los cohetes propiamente dichos resultan otra cosa. Eliminamos las aletas estabilizadoras y las sustituimos por otras realizadas con varillas talladas de 0,1 mm de Evergreen. Para finalizar, con una broca realizamos la salida de escape del cohete.

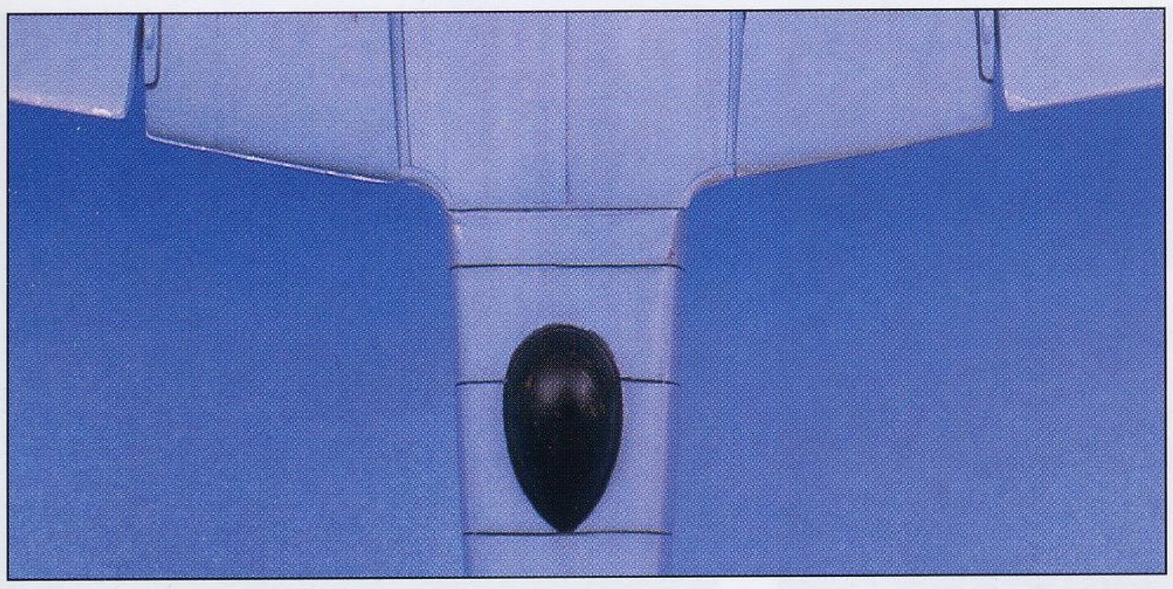




D/ La pequeña antena justo detrás de la cabina es una pequeña sección de hilo de acero. La salida del cable de la radio principal

PINTURA DE LA MAQUETA

El «Buchón» tuvo tres esquemas de acabado. Uno en un tono azul cobalto en todas las superficies (F.S.35050). Un segundo esquema en dos tonos verdes (F.S.30257 y F.S.34127) para las superficies superiores y azul (F.S.35352) para las inferiores, y finalmente un ter-



En la zona inferior del fuselaje se aloja la antena de dirección, cubierta por un pequeño carenado pintado en color negro.

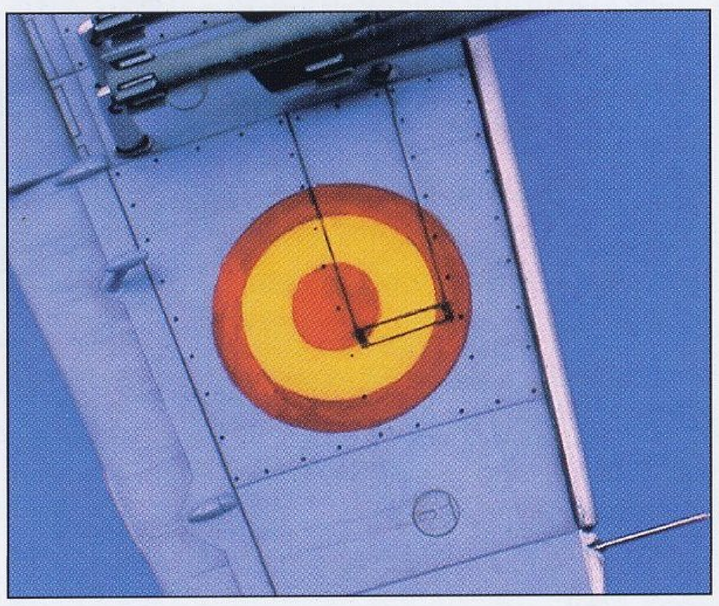
cer acabado, el mas común, en color aluminio para la zona superior y azul para la zona inferior (F.S.35450) aproximadamente. Hemos escogido la tercera de las variantes posibles: aluminio y azul para un aparato encuadrado en el Ala nº 7.

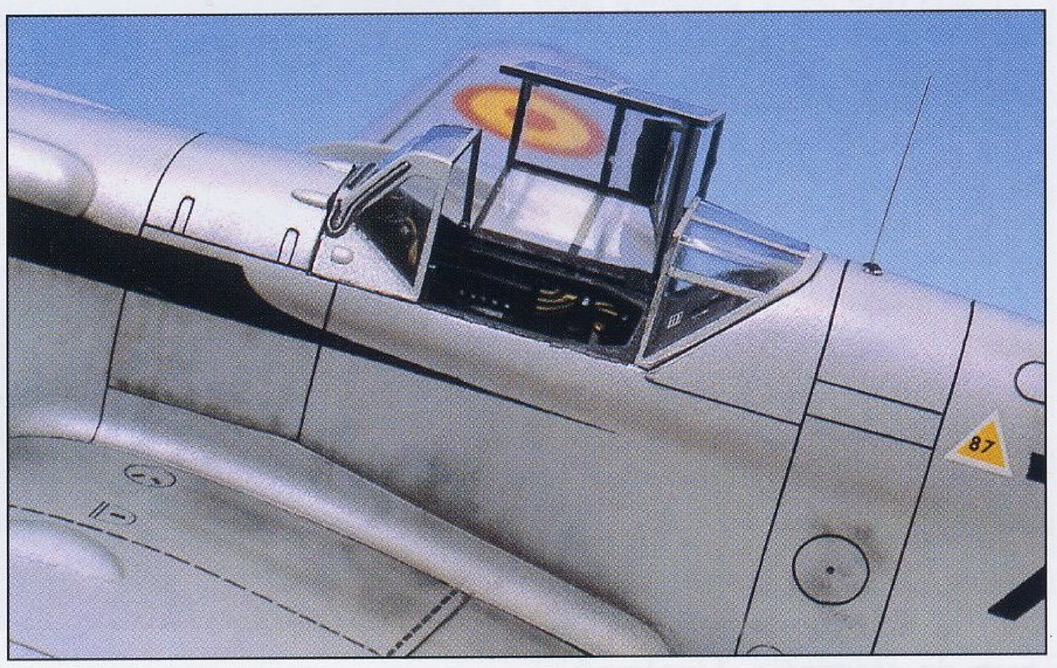
Los colores metalizados siempre han sido una pesadilla para los maquetistas. Pigmento grueso, mala adherencia, falta de brillo, etc., son los problemas que con mas frecuencia nos encontramos al probar diferentes marcas. Para mis gusto, el de la firma SNJ es de los mas acertados que existe. Su pigmento es finisimo, la resistencia al enmascarado y manipulación excelente, ¡pero no hay que confiarse!. Todos los metalizados son muy temperamentales, y en el momento más inoportuno nos la juegan. Las precauciones, por tanto, han de ser extremas.

La primera precaución que hemos de tomar es eliminar cualquier resto de grasa o suciedad que haya en la superficie del plástico. A continuación, puliremos toda la superficie de la maqueta con un abrasivo en pasta tipo *compound* de Tamiya. Con ello evitamos que aparezca cualquier resto de arañazos o marcas de la lija, que al aplicar el color plata nos acusarán a gritos por nuestro descuido. Los colores metalizados tienen estas cosas y no perdonan ningún fallo.

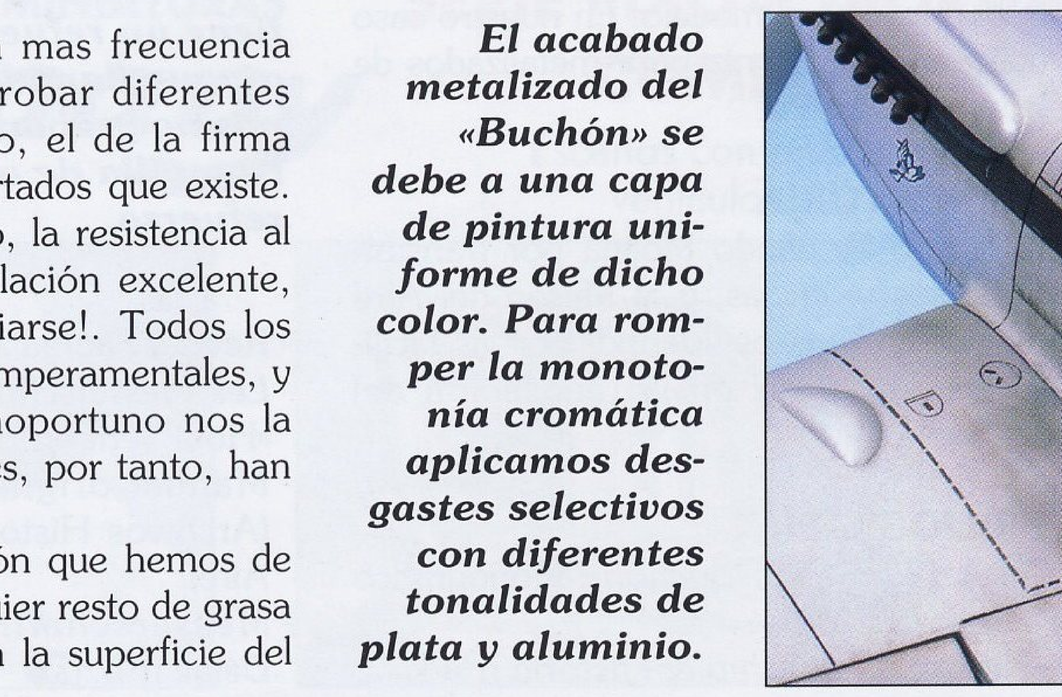
Una vez que hayamos dejado pulido el plástico como un espejo, comenzamos a aplicar en capas muy finas el color aluminio de SNJ con el aerógrafo, directamente del bote. La fluidez de la pintura hace innecesaria su disolución, aunque eso sí: hay que agitar bien el frasco para mezclar sus componentes.

Las insignias nacionales se realizan con una plantilla circular y aerógrafo. Posteriormente, y a pincel, retocamos la insignia para darle el acabado irregular que observamos en las fotografías de la época, consecuencia de los continuos repintados a causa de mala calidad de las pinturas empleadas.

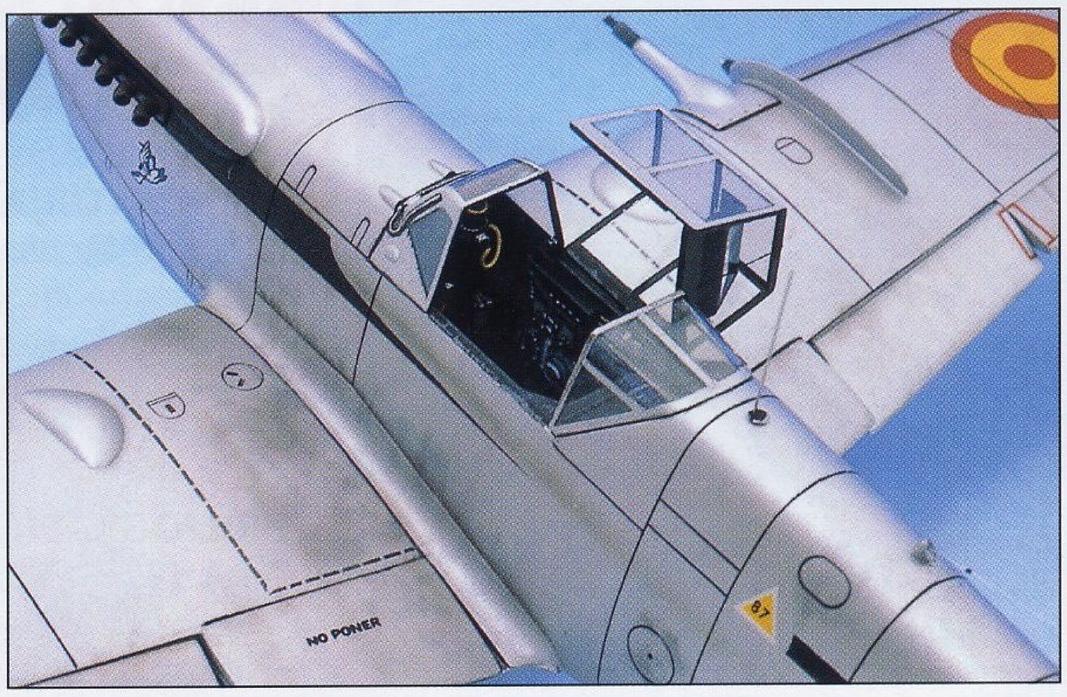


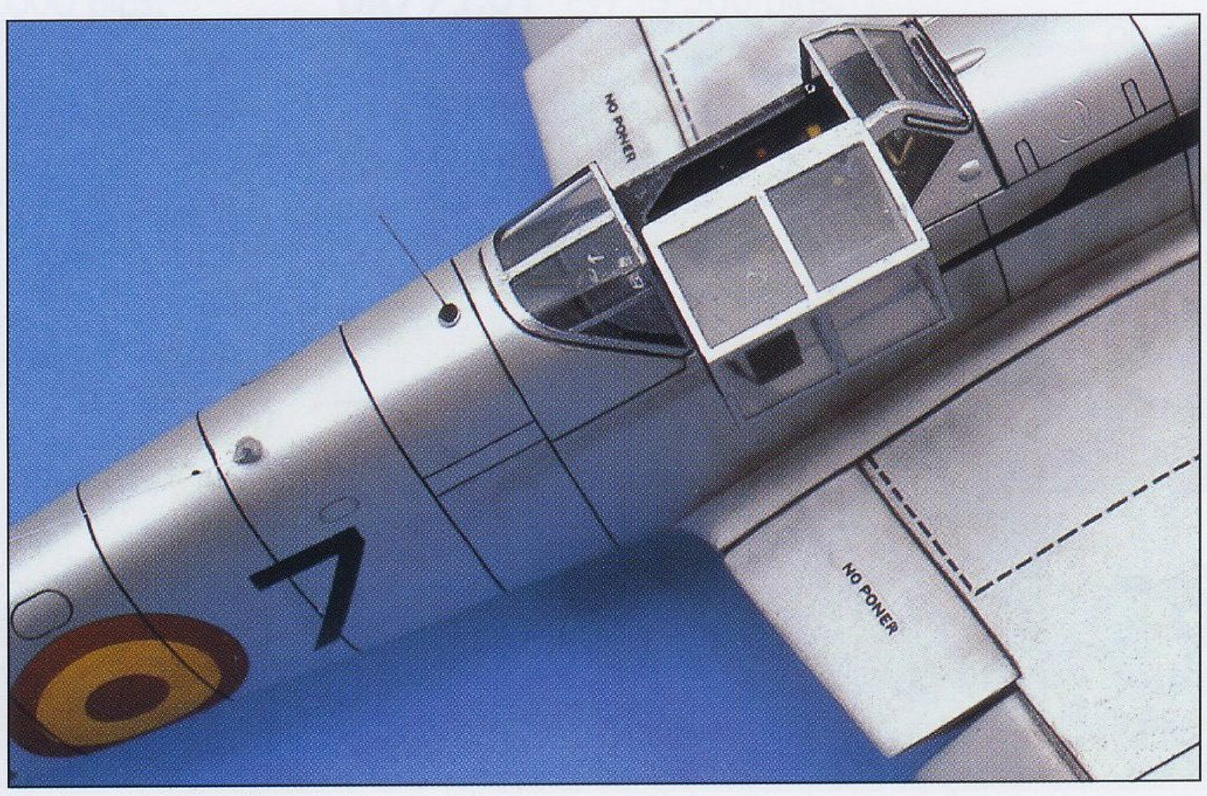


La cabina en posición abierta forma un ángulo de 90 grados. Las piezas transparentes requieren un manejo muy delicado, usando cola blanca para fijarlas.



El acabado metalizado del «Buchón» se debe a una capa de pintura uniforme de dicho color. Para romper la monotonía cromática aplicamos desgastes selectivos con diferentes tonalidades de plata y aluminio.





Una consideración sobre el color aluminio de nuestro «Buchón»: recordar que

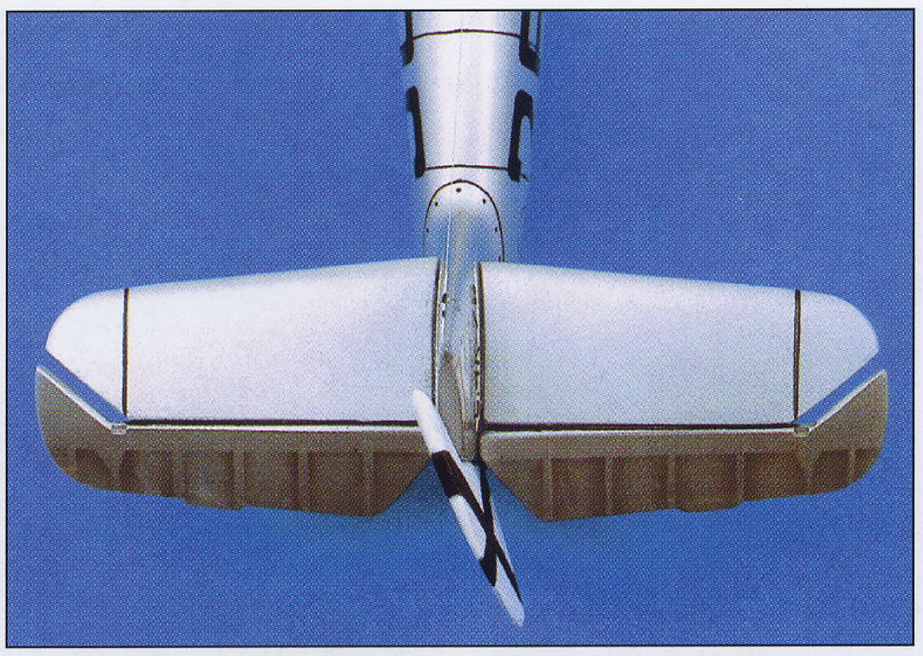
Los restos de humo y aceite, estela típica de los tubos de escape, es una mezcla de negro y marrón muy diluido aplicado con aerógrafo.

el acabado en este tono nos se debe a la ausencia de pintura, como puede ser el caso de algunos aviones norteamericanos, sobre todo durante la II Guerra Mundial, se trata de una capa de pintura de color aluminio. El acabado debe ser pues, homogéneo, no caigamos en la tentación de aplicar diferentes tonalidades y brillos en determinados paneles.

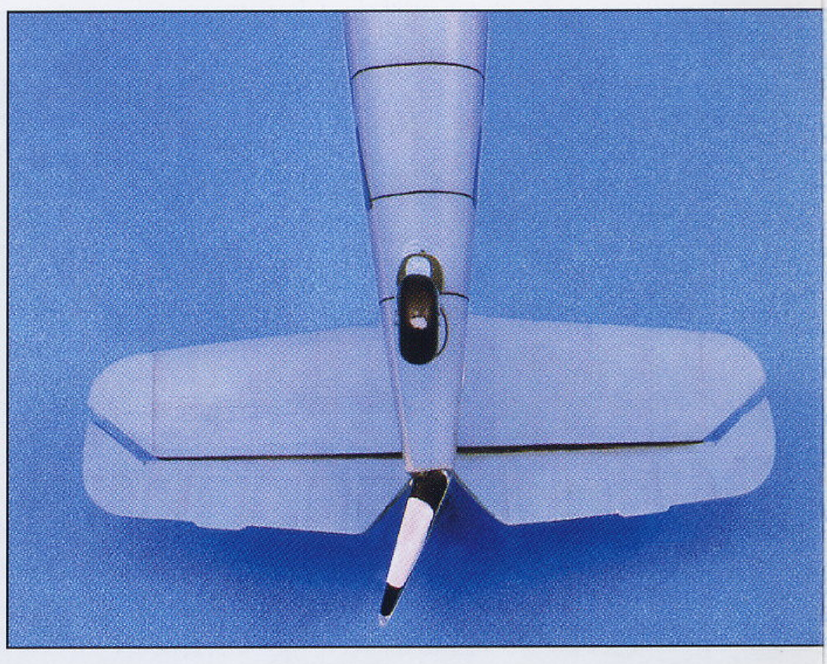
No obstante, para romper la monotonía del aluminio, podemos mezclar el SNJ con esmaltes de Tamiya de color negro o incluso tonos metalizados, y

simular un desgaste de la pintura en zonas de mucha manipulación o sometida a elevadas temperaturas y pérdidas de aceite, tales como la zona del motor o la parte del ala cercana a la cabina.

A continuación le toca el turno al azul de la parte inferior. Dejamos secar el color aluminio un mínimo de 24 horas, y procedemos a enmascarar con cinta adhesiva de Tamiya, delimitando ambos colores. El tono azul se obtiene con una mezcla de acrílicos de Tamiya. La equivalencia mas cercana del Federal Standard es el código F.S.35450 con un toque ligeramente más azul.



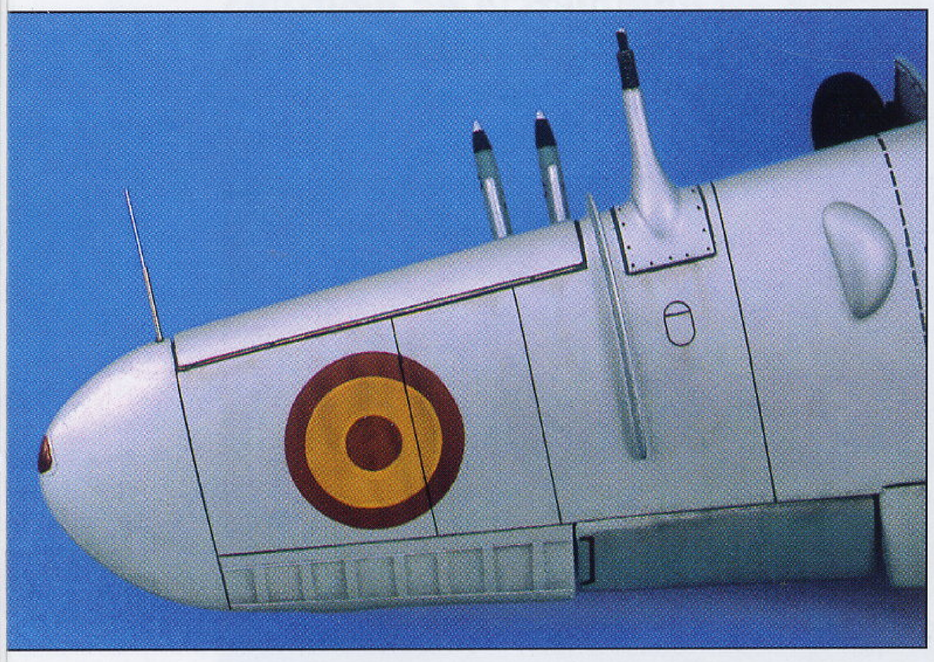
Los timones de profundidad se han sustituido por otros de resina y colocados en posición móvil, su disposición más natural.



Vista inferior de la cola del avión. La rueda procede del kit del Me.109 de Fujimi.

CALCAS E INSIGNIAS

La hoja de calcas que adjunta el fabricante es muy completa y aparentemente de calidad. La experiencia nos dicta que no debemos fiarnos de una engañosa calca hasta que se prueba, lo que hacemos con un fragmento sobre una maqueta vieja que usamos como banco de pruebas. El resultado es el que me temía: pésima adherencia.



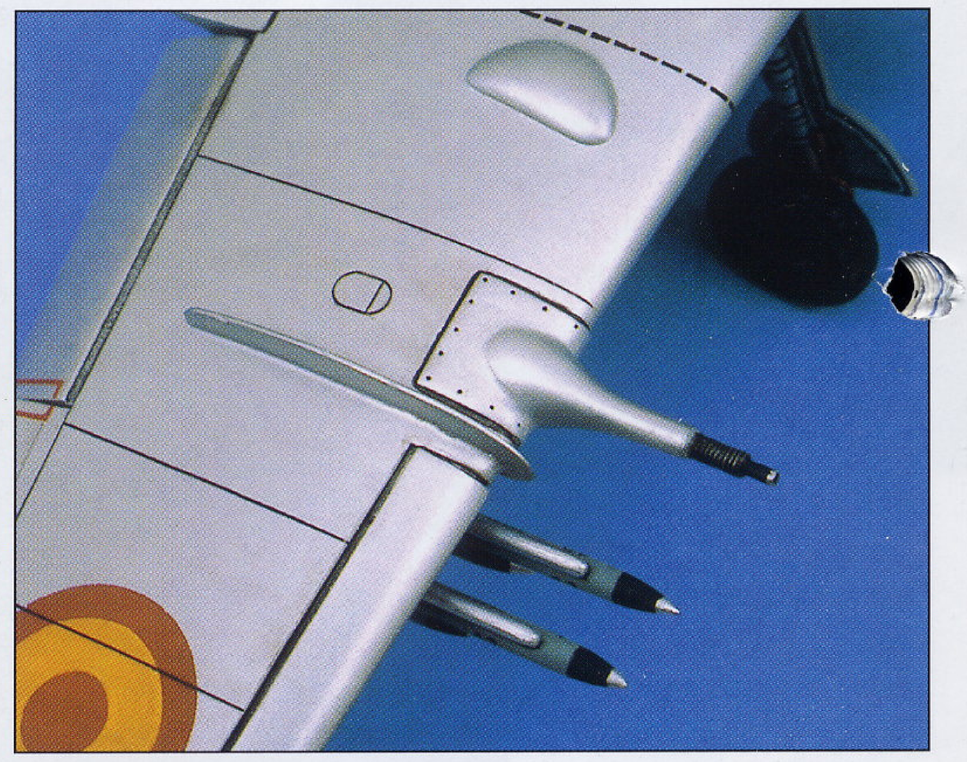
El tubo pitot en el extremo del ala está realizado con una aguja hipodérmica e hilo de acero.

Los «buenos» fabricantes de calcas no suelen incluir insignias españolas en sus catálogos (para mi pesar no es posible hacer una versión del «Buchón» angoleña, irlandesa u holandesa, por poner un ejemplo). Por ello nos toca recurrir a la regla, el compás, la cuchilla y la cinta de enmascarar.

Tomando como patrón las medidas de las calcas de la maqueta, hacemos plantillas de todas las insignias y numerales del avión. Tan sólo usamos un par de pequeños motivos de la hoja de calcas : la insignia del pelícano del Grupo 7 y el logo de la Hispano-Aviación.

Una vez que hayamos aerografiado todas las insignias, comprobaremos con satisfacción que el esfuerzo mereció la pena.

Es el momento de colocar algunos elementos como la hélice, las baterías de cohetes, la antena de radio o el tren de aterrizaje. Finalmente barnizamos el modelo. En nuestro caso utilizamos un barniz para metalizados de la marca Testors.



El carenado del cañón de 20 mm tiene un refuerzo en el borde de ataque (lamina de plástico). Así mismo grabamos una pequeña trampilla de acceso detrás del refuerzo.

DEDICATORIA

A don Fernando Molina por transmitirme sus vivencias, y al Museo del Aire de Cuatro Vientos (Madrid) por las facilidades prestadas en la realización del reportaje.

BIBLIOGRAFIA

- *H.A.1112-M1L «Buchón»*, Monográfico Aéreo nº1.
- Revista *Modelismo & Historia* nº44.
- Revista *Fuerza Aérea Clásica* nº1.
- *Les Messerschmitts Espagnols*, Avions «Hors Série» nº5.
- Manual original de mantenimiento (Archivos Históricos del Ministerio del Aire).
- *Messerschmitt Bf.109 G*, Aero Detail nº5.

Todas las insignias del avión se han realizado con enmascaramientos y aerógrafo, incluidos los numerales del fuselaje.

Camionetta Desertica

SPA AS42

ITALSEDI, 1/35

Por Carlos de Diego Vaquerizo *(montaje del kit: Sergio de Usera)*

Las SPA-Viberti, popularmente conocidas como «Saharianas», entraron en acción hacia el final de 1942 operando con el «Raggruppamento Sahariano» durante la retirada italo-germana hacia Túnez.

Cuando en el verano de 1940 comenzaron los combates en la frontera libio-egipcia, solamente el ejército británico disponía de vehículos de ruedas adecuados para enfrentarse con éxito al enemigo en el duro clima desértico, tales como los autoametralladoras Rolls-Royce modernizados o modelos como el Morris CS/9.

Sin embargo las fuerzas italianas no dispusieron de un vehículo moderno y efectivo hasta 1941, con la llegada al frente del nuevo SPA/Ansaldo-Fossati 40-41, armado con sendas ametralladoras Breda de 8 y 20 milímetros e impulsado por un motor SPA de 6 cilindros y 80 cv ubicado en la parte posterior. De este *autoblindo* existió una versión de mando y otra dotada con un cañón de 47 milímetros.

Utilizando como base el chasis del AB-40/41, en 1942 la compañía SPA desarrolló la *camionetta sahariana* para misiones de largo radio de acción en el desierto. Este vehículo podía transportar una dotación de seis hombres, así como una gran cantidad de equipo, agua y combustible suplementario, este último transportado en la característica disposición de hasta 20 bidones ubicados en ambos laterales, confiriéndole una gran autonomía. Su armamento consistió inicialmente en un fusil contracarro *Solothurm* de 20 milímetros, sustituído en muchos vehículos por un cañón ligero Breda mod.41 del mismo calibre. También podía portar un cañón anticarro 47/32, un mortero de 81 milímetros o un lanzallamas.

Las primeras *saharianas* fueron asignadas al Raggruppamento Sahariano y luego al X Reggimento Arditi, operando con ellas en Túnez y Sicilia. Finalizada la campaña norteafricana fue desarrollada una segunda versión, denominada *Camionetta II*. Algunos ejemplares de este eficaz vehículo siguieron prestando servicio en el ejército italiano durante la posguerra.

EL MODELO

Nuestro protagonista es indudablemente una pieza rara, no sólo por el tipo de vehículo en sí, sino también porque fue hace tiempo comercializado a 1/35 por una firma que ya no existe, Italsedi Distribuzione. Todos aquellos que deseen tener en su colección un ejemplar de la *Sahariana* a esta misma escala pueden tratar de localizar el modelo de la también marca italiana Cri-El Models.

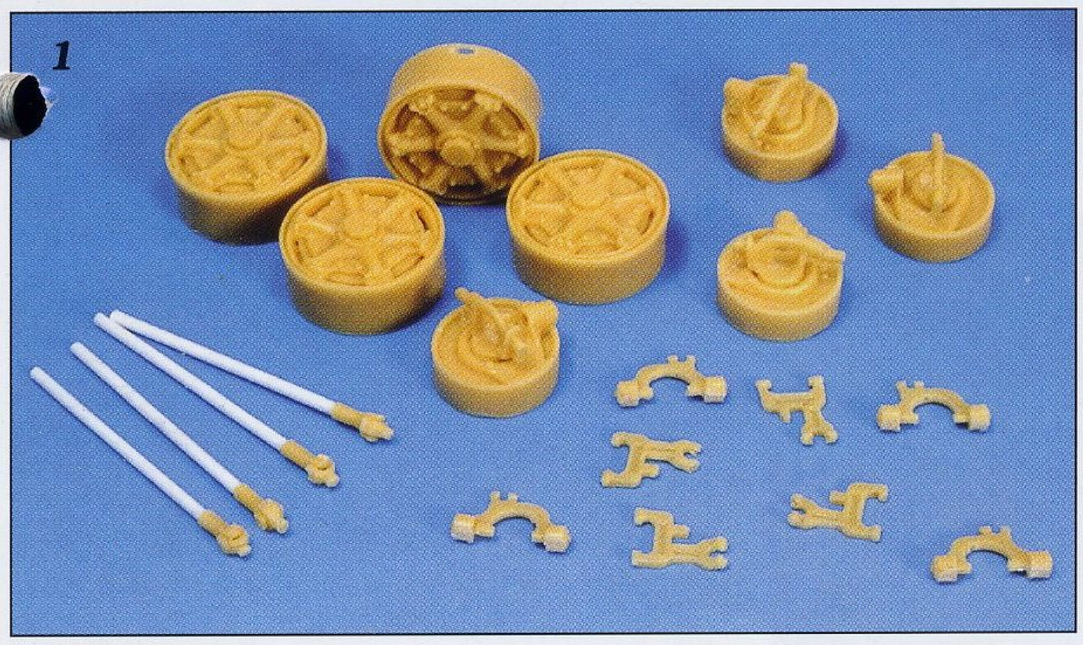
El kit de Italsedi tiene la referencia 8002 y presenta la totalidad de sus piezas reproducidas en resina, a excepción de los neumáticos de goma. Básicamente nos hemos limitado a construir el kit tal y

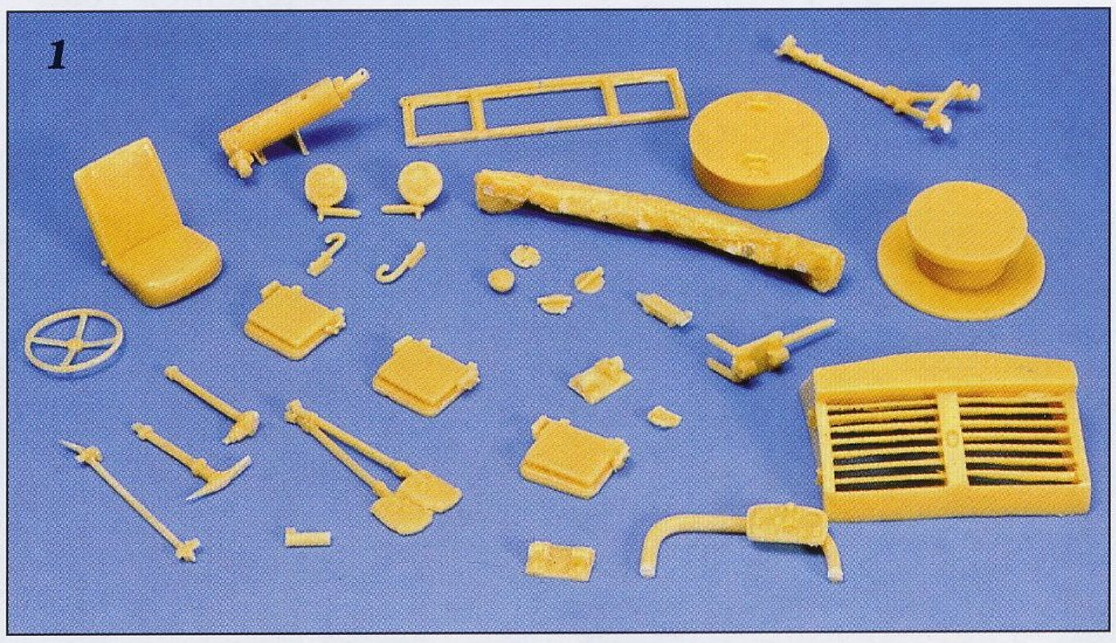
como viene, destacando la sustitución de las planchas antideslizantes por otras de metal fotograbado.

1. Todas las piezas del kit de Italsedi son de resina, destacando la ausencia de fotograbados. Los neumáticos están reproducidos en caucho.

2. Llantas, frenos y elementos de la dirección. Las barras se han sustituído por varillas de plástico de Evergreen.

3. Herramientas, parrilla trasera y elementos del interior. Muchas de las piezas de resina deberán ser enmasilladas para eliminar las características burbujas.



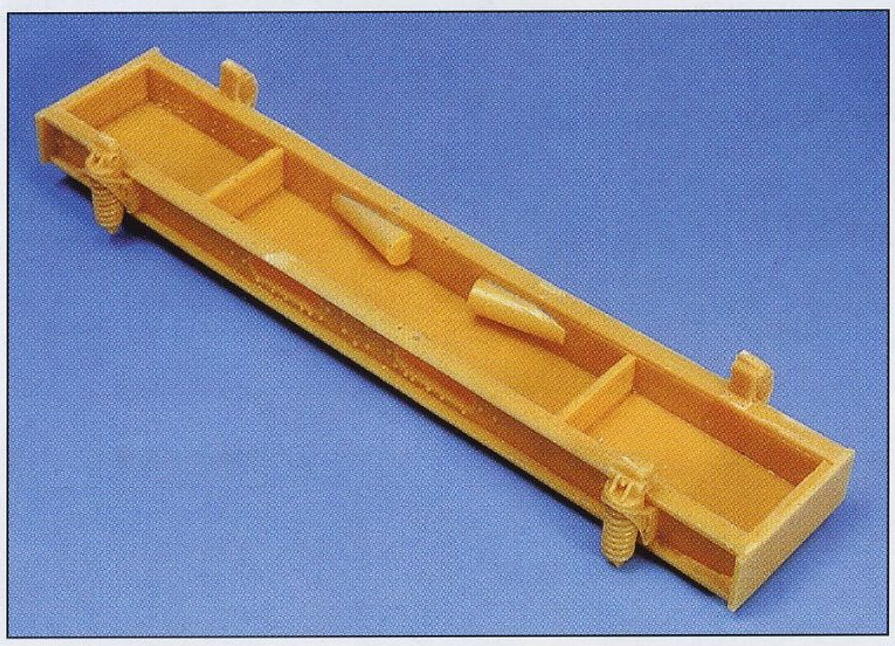


PINTURA: ANTECEDENTES

En 1939, antes del inicio de la Segunda Guerra Mundial, los vehículos blindados italianos iban pintados en un color tierra roja al que en la mayoría de los casos se añadía un camuflaje formado por una maraña de finos y largos trazos de verde oscuro que iban entrecruzándose. A partir de 1940 los blindados comenzaron a salir de las cadenas de producción pintados en un verde grisáceo, color que mantuvieron en el frente hasta ser repintados por sus tripulaciones en 1941 con el arena marrón.

A principios de ese mismo año ya se estaba utilizando en las fábricas el mencionado arena marrón, sustituido en los últimos meses de la campaña africana por un tono arena desierto mucho más claro que el anterior, siendo en ambos casos colores muy similares respecto a los utilizados por la Reggia Aeronautica.

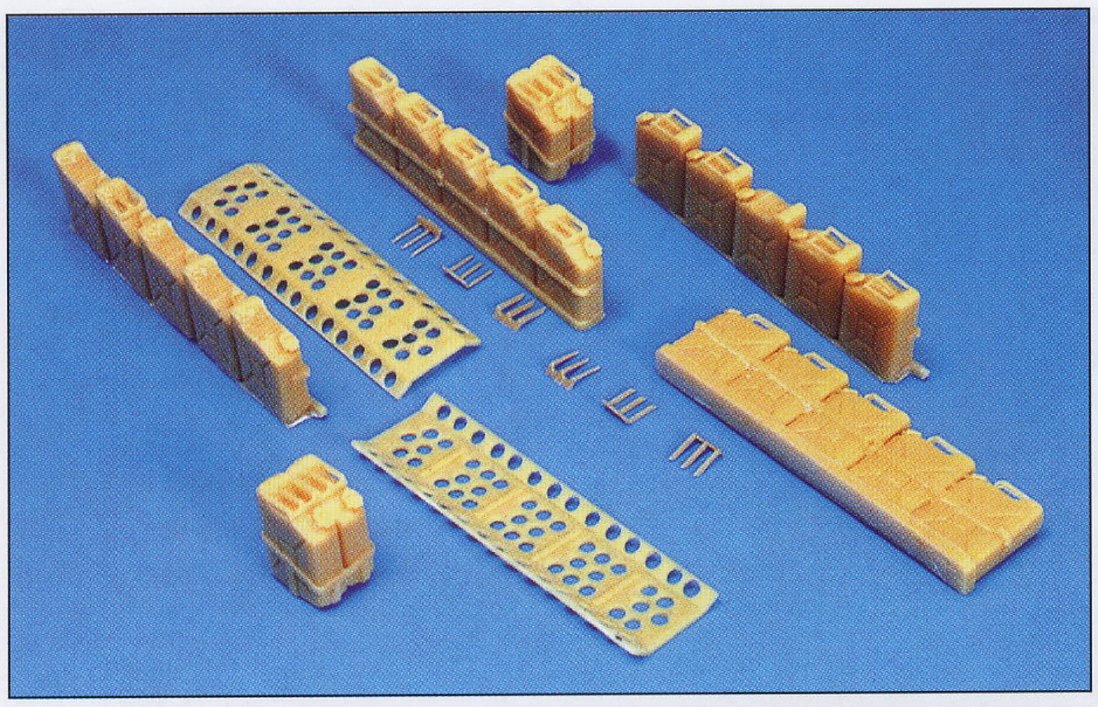
Los blindados utilizados en el norte de Africa nos permiten lucirnos especialmente a la hora de imitar desgastes, decoloraciones, desconchones y otros efectos. Las elevadas temperaturas diurnas recalentaban de tal modo el blindaje de los vehículos que, con un poco de aceite, era posible freir un huevo sobre cualquier superficie horizontal. Ya os podeis imaginar cómo los rayos solares decoloraban la pintura, aclarándola de manera que entre un vehículo recién llegado al frente y otro que había logrado sobrevivir varias semanas sin ser destruído, y en origen pintados del mismo color, existía tal diferencia de tonos que parecían haber sido pintados con colores diferentes. El color tierra roja, por ejemplo, se tornaba hacia un arena rosada con el paso del tiempo.



El chasis viene reproducido aparte, permitiendo montar con comodidad el conjunto de la transmisión y dirección.

A excepción de la parrilla trasera, la carrocería viene modelada en una sola pieza.

A todo esto contribuían además todo tipo de golpes y roces, el trasiego de las tripulaciones y los impactos de esquirlas de metralla, quedando al descubierto el color original del vehículo cuando éste había sido repintado en el propio frente, y el metal de la chapa o blindaje según los casos. Los metales se oxidaban rápidamente debido al rocío nocturno, pero por efecto de las elevadas temperaturas diurnas no se producían chorreras, sino que el metal se requemaba y aparecía un color óxido negruzco. También debe añadirse el polvo, que según las zonas podía ser grisáceo, amarillento, anaranjado, etc., alterando por completo el tono general del vehículo. Cuando llovía ligeramente el



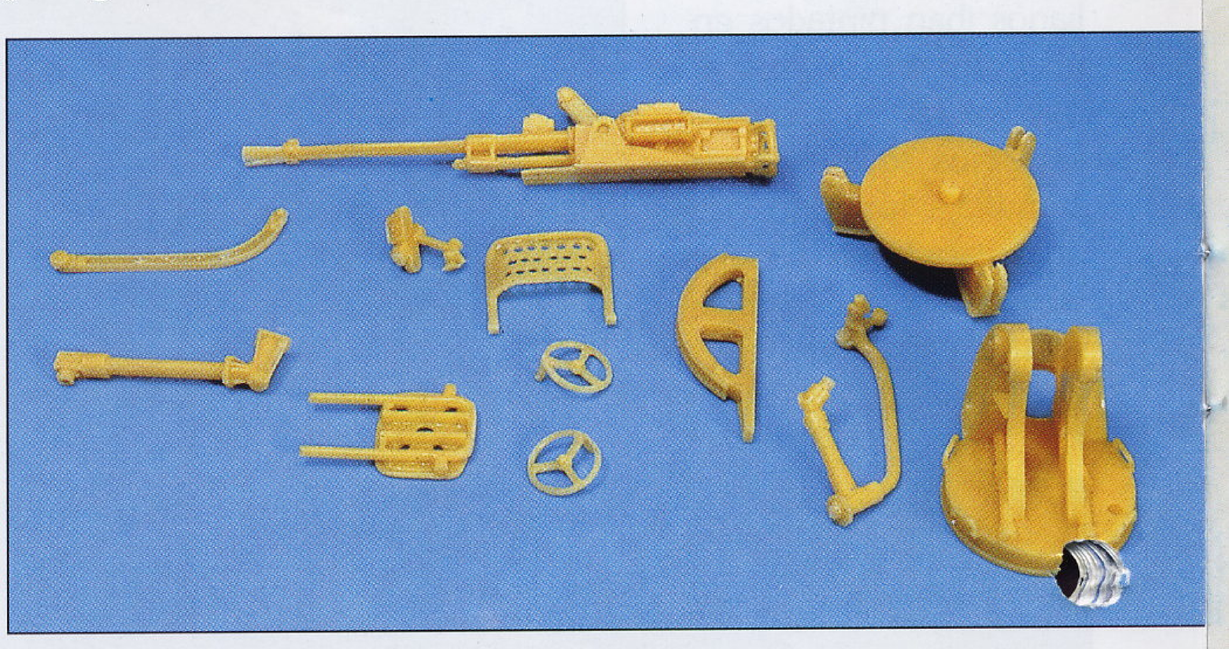
Por suerte, la calidad de reproducción de los numerosos bidones es aceptable. Las canaletas serán finalmente sustituídas por fotograbados.

agua formaba finos trazos en la capa de polvo por todas las superficies, confiriendo un curioso aspecto a los blindados. Finalmente debemos tener en cuenta las típicas manchas producidas al derramarse aceite, combustible...

PROCESO DE PINTURA

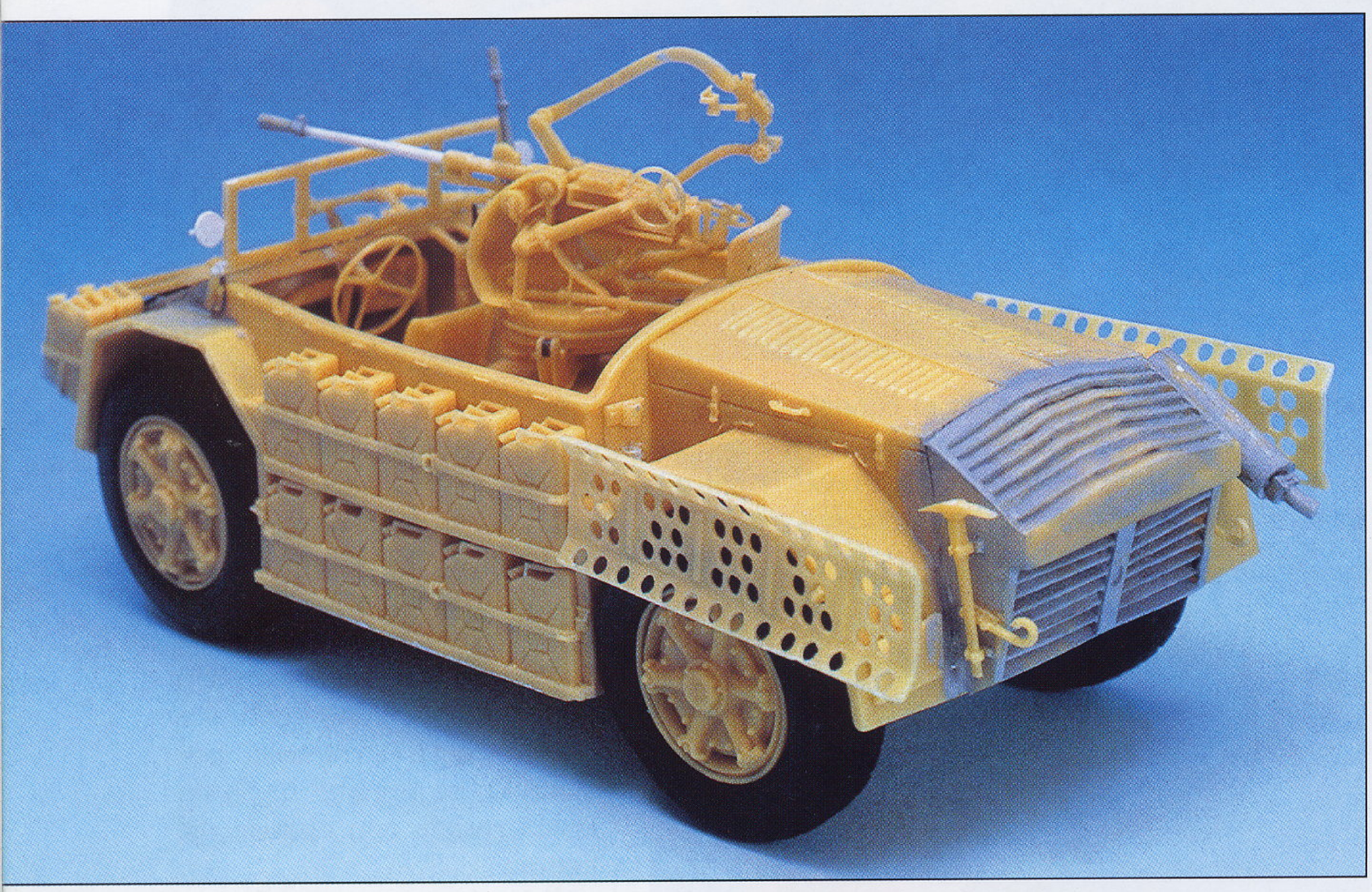
Por todo lo ya expuesto, comprobamos que aunque para pintar una maqueta parmente de fábrica en arena marrón o arena desierto. El color elegido en este caso es el arena marrón, el cual obtenemos realizando la siguiente mezcla de acrílicos Tamiya: 47% de amarillo desierto; 27% de amarillo oscuro; 7% de amarillo mate; 12% de rojo mate y 7% de rojo castaño (ver cuadro de colores). Tras aplicar este color base con el aerógrafo obtenemos el mismo acabado general en la maqueta que tendría el vehículo real a salir de la cadena de montaje.

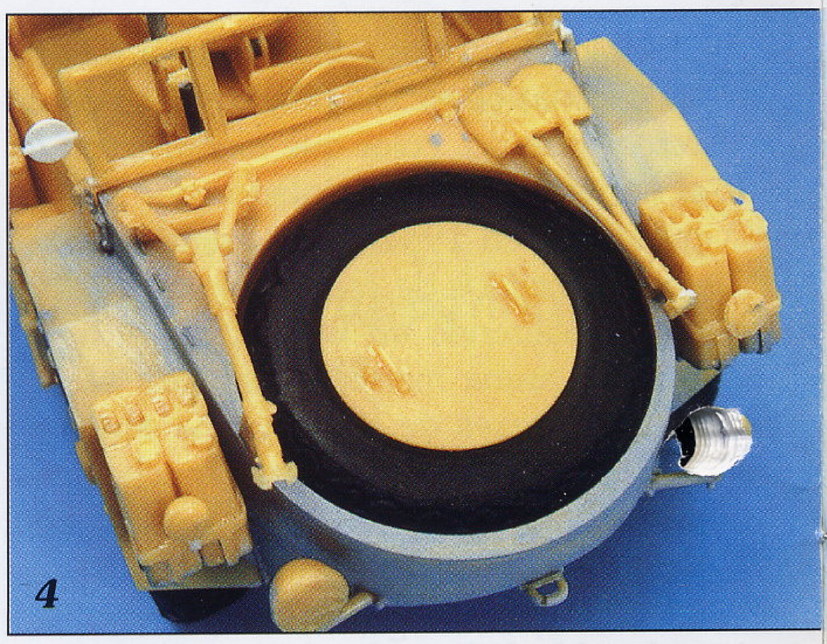
Para simular el efecto de la decoloración producida por el sol, mezclamos el color base con amarillo desierto en una proporción de 1:3 y diluído al 50% con disolvente, aplicando luces hacia el centro de las distintas planchas que conforman la estructura del vehículo. Acto



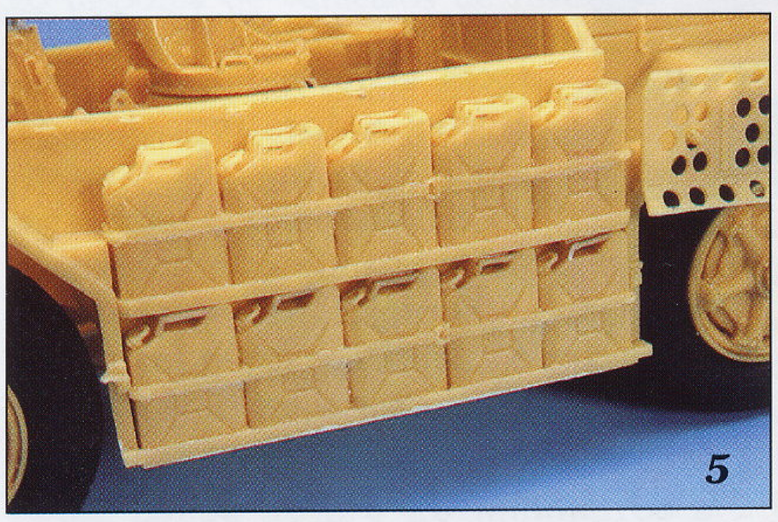
Despiece del cañón ligero Breda de 20 milímetros.

seguido pintamos la bandera italiana sobre el capó trasero empleando enmascaramientos, y colocamos también las matrículas, las cuales proceden de la hoja de calcas que incluye el semovente M-40-

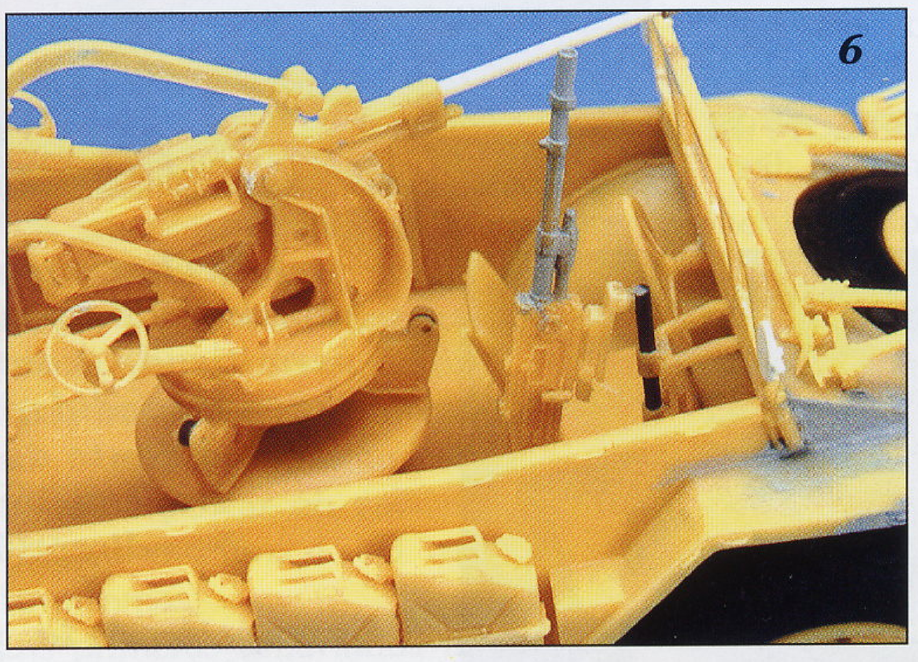




4



5



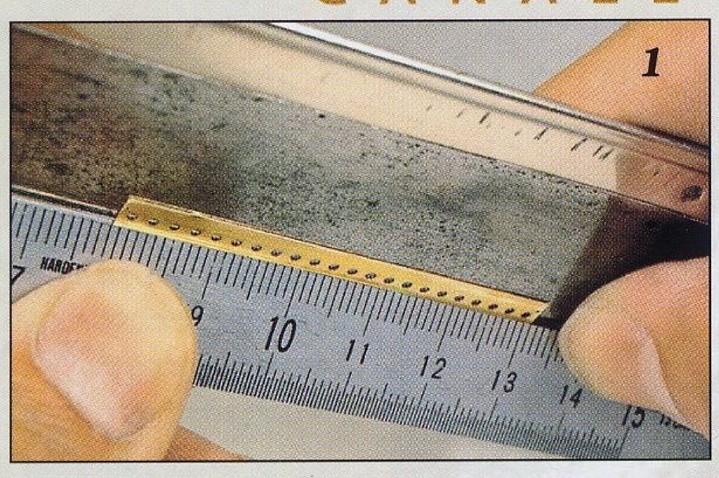
6

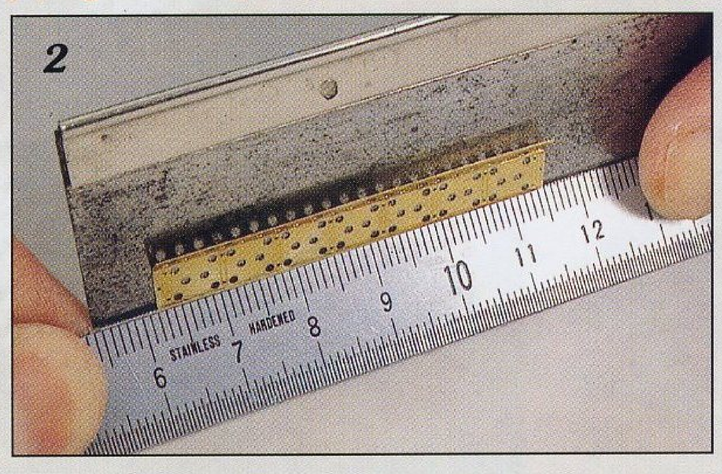
4. Hubo que reducir el grosor de la rueda de repuesto para que encajara correctamente en el hueco del capó.
5. Montaje de los bidones laterales. Por esta vez evitaremos tener que reconstruir las tiras de sujección.
6. El tubo de la ametralladora de 8 milímetros recibe una capa de masilla muy diluída para eliminar sus numerosas y minúsculas imperfecciones.

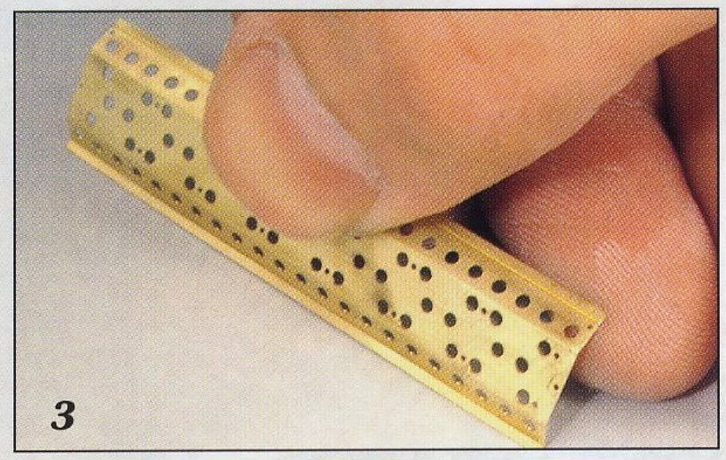
tamos del color original, el resultado final variará enormemente dependiendo en gran medida de los tratamientos que efectuemos a lo largo del proceso de pintura.

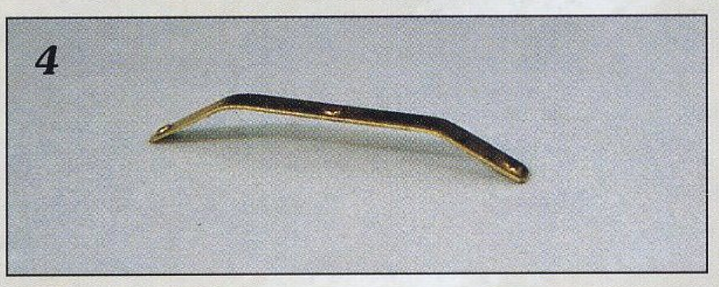
Lo primero a tener en cuenta es que las «Saharianas» iban pintadas directa-

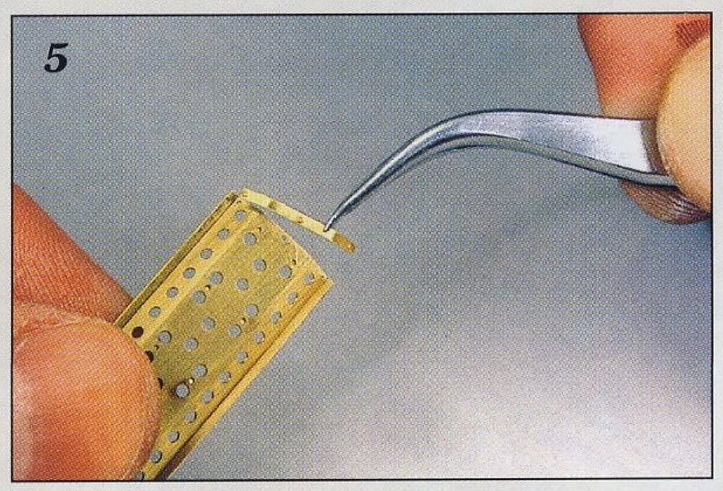
CANALETAS DE FOTOGRABADO

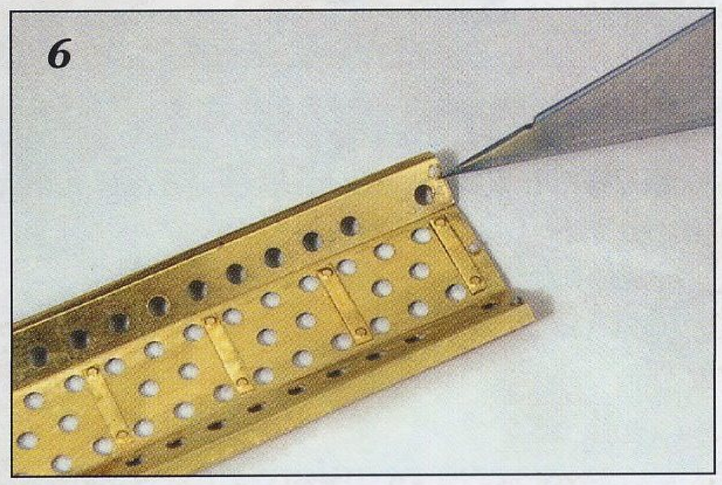

1

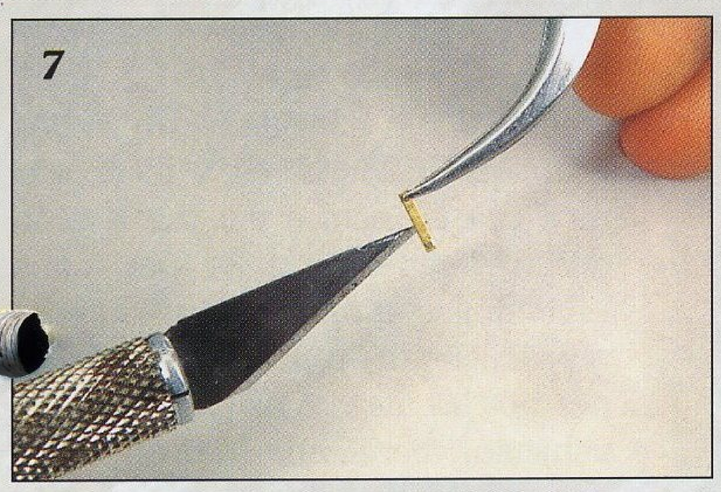

2

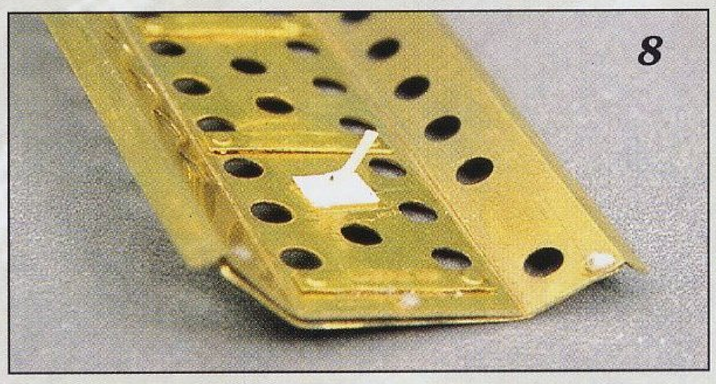

3

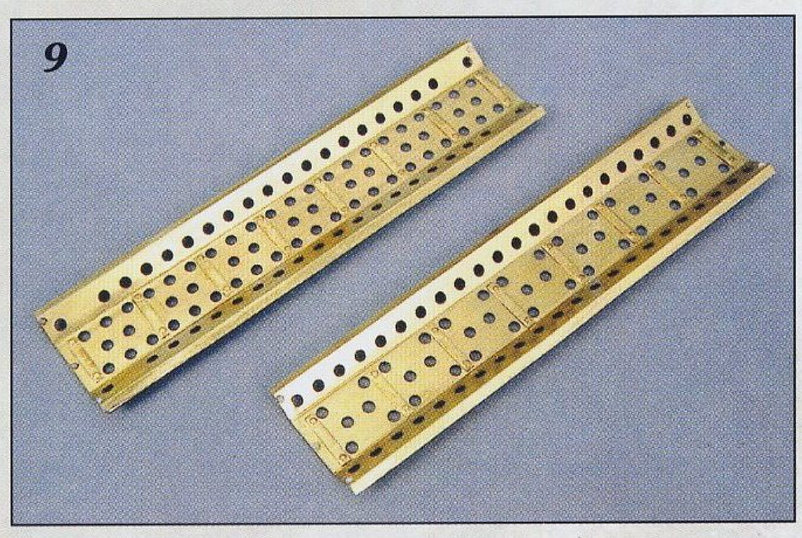

4


5


6


7


8


9

1-2. Mediante una regla metálica y apoyándonos en una pequeña sierra, efectuamos los dobleces por las juntas de las piezas.

3. Vista de perfil en la que se aprecian los ángulos.

4. Antes de pegar los refuerzos, se doblan por sus extremos.

5. Sujetamos los pequeños refuerzos con unas pinzas, mientras aplicamos cianoacrilato con la punta de una cuchilla inservible.

6. La colocación de los refuerzos también se hace con las pinzas.

7. Los remaches se pinchan con la punta de la cuchilla, se impregnan ligeramente con cianoacrilato y se colocan en su sitio.

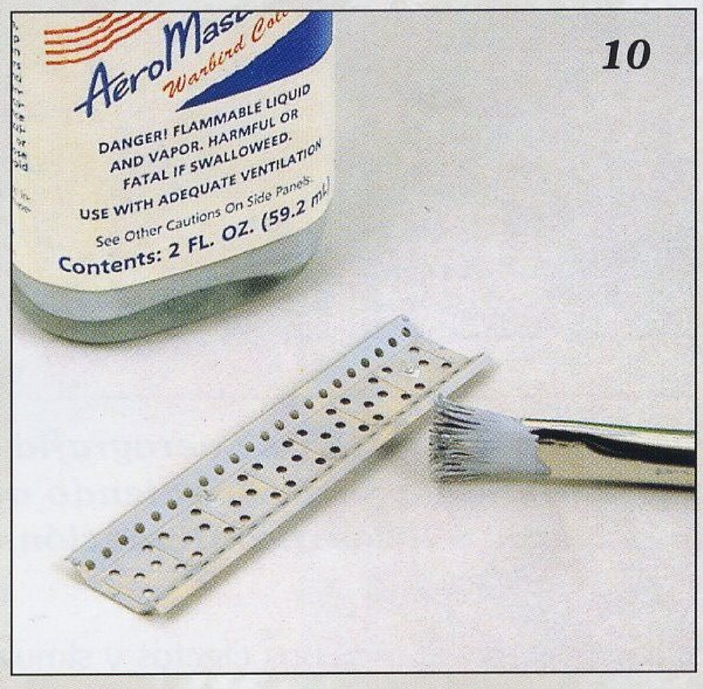
8. Con un trozo y una pequeña varilla de plástico se simulan las sujecciones al vehículo.

9. Detalle de las piezas ya terminadas.

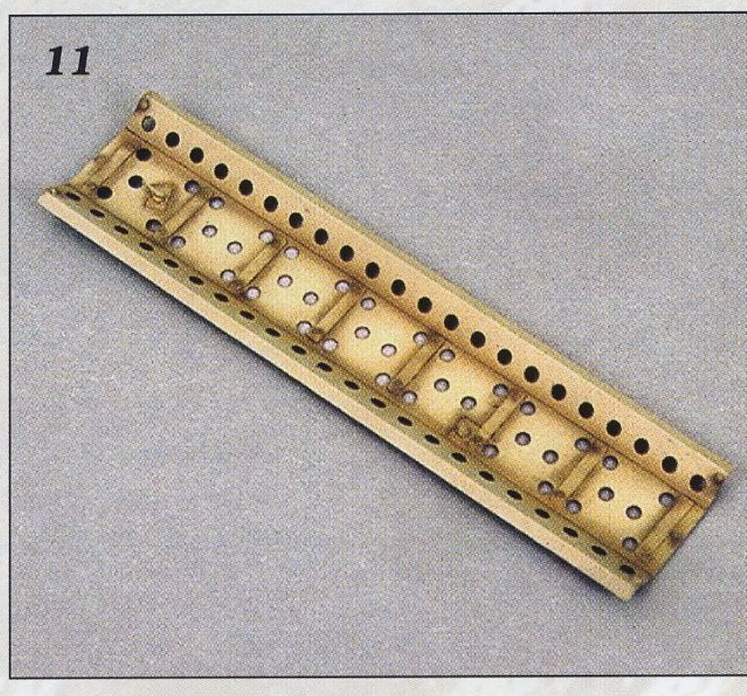
10. Antes de pintar damos una mano de imprimador para metales. Con ello evitaremos descascarillados accidentales.

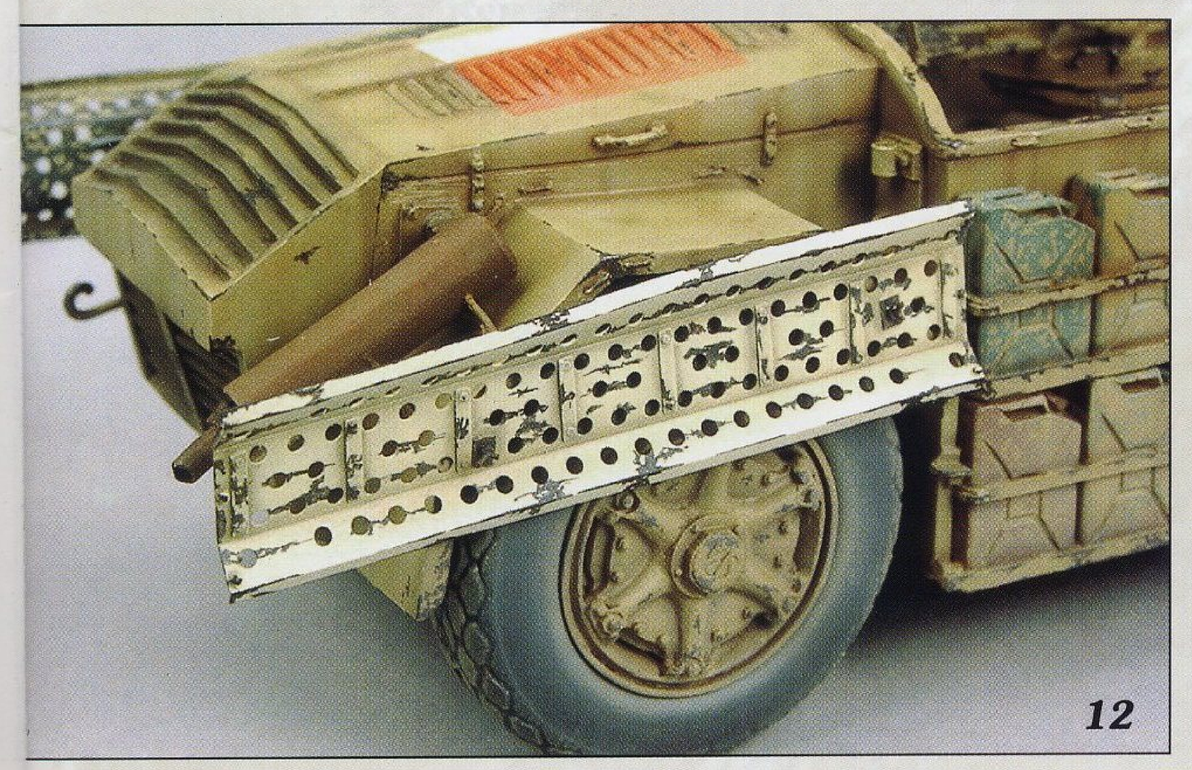
11. Las canaletas tipo británico se decoran en color piedra clara.

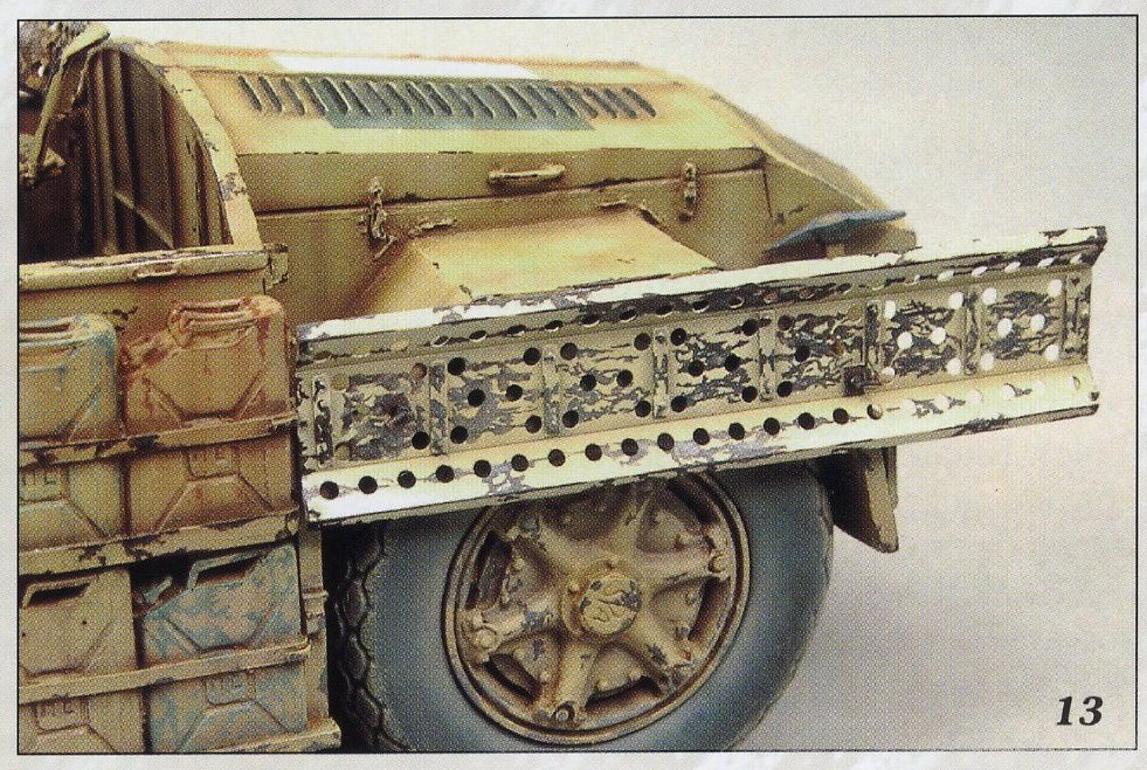
12-13. Detalle de su colocación en ambos laterales del vehículo.

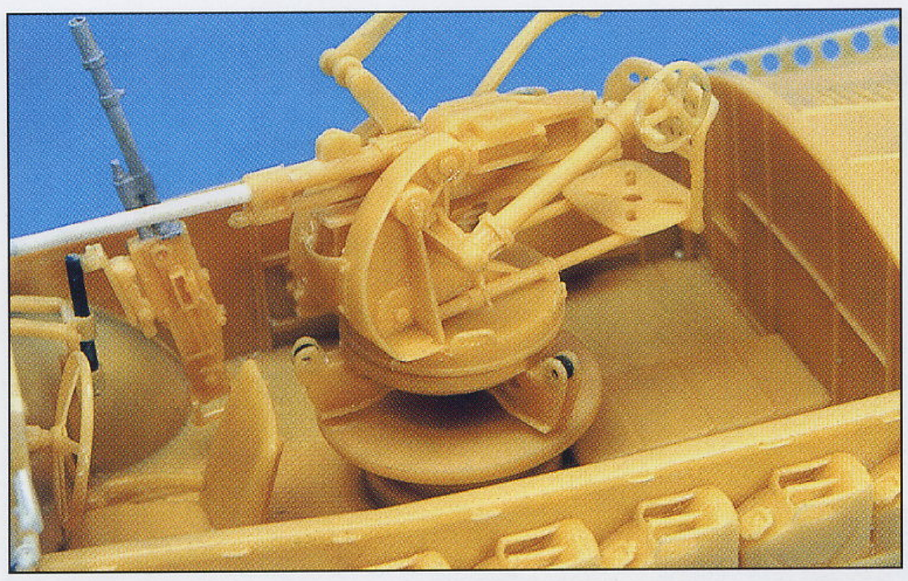


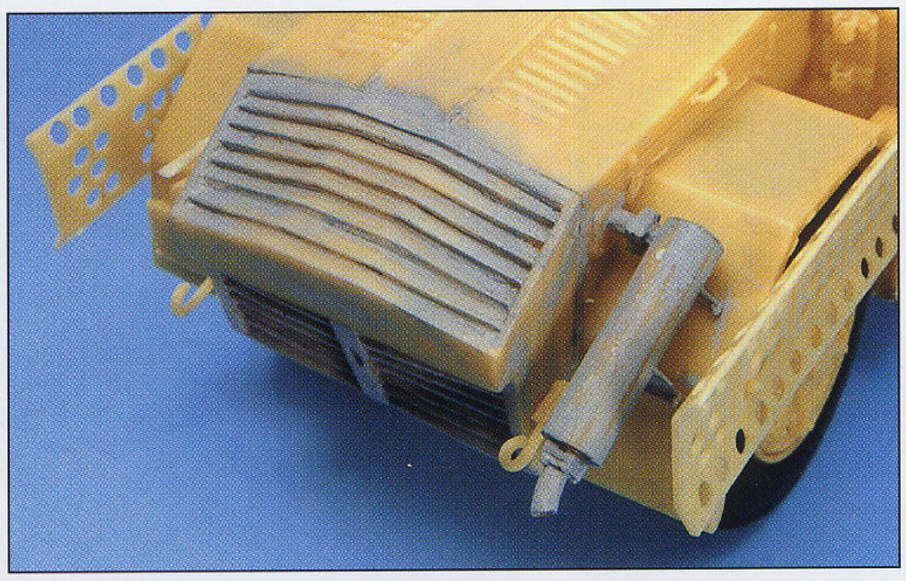
10


11


12


13

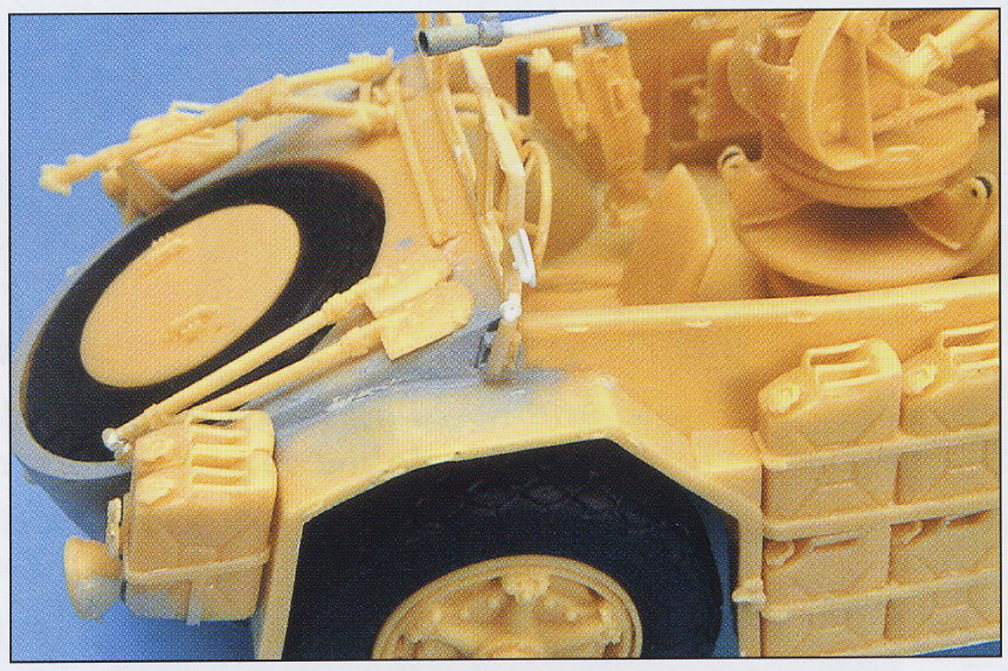


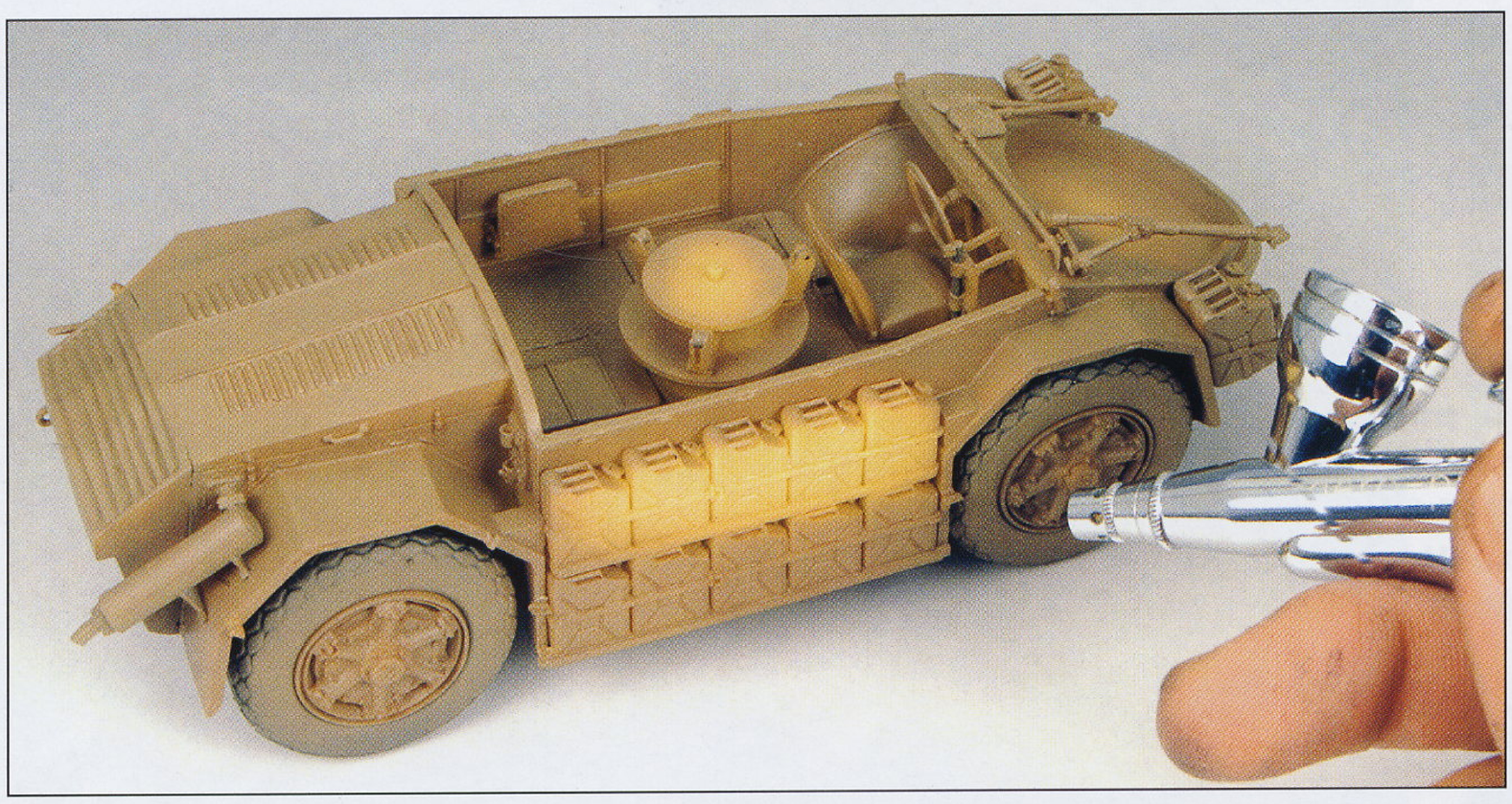


Una fina capa de masilla muy diluída en acetona, es un buen sistema para eliminar imperfecciones sobre piezas complicadas de trabajar por sus detalles.

Montaje definitivo del cañón de 20 mm, con el tubo reconstruido mediante una varilla de plástico.

La carrocería requiere el uso de masilla en las uniones del capó delantero y los guardabarros. También reconstruímos con plástico los retrovisores.





El color base se diluye con un 60% de disolvente y se aerografía en tres o cuatro capas finas, dejando secar entre una y otra. Añadiendo amarillo desierto se distribuirán tonos más claros o luces a continuación.

75/18 de Italeri, y que han sido modificadas sustituyendo el último número por una letra «B» pintada en rojo.

Antes de pasar a «ensuciar» el modelo realizamos desconchones sobre las latas de combustible de manera que se aprecien sus colores originales, en este caso tierra roja y verde grisáceo. El primero de estos colores se imita mezclando rojo oscuro con marrón rojizo, y el segundo con verde acorazado de la gama *Model Color*. Estos desconchones se reproducen con un pincel fino que esté en perfecto estado de uso.

Los efectos de suciedad y los desgastes son imitados con toques muy controlados de colores al óleo, en este caso blanco, ocre amarillo y amarillo de Nápoles. Para acrecentar dichos efectos y simular el polvo pulverizamos suavemente con el aerógrafo distintas tonalidades, realizando pequeñas manchas en las superficies horizontales y sutiles degradados en las verticales. Los colores empleados para ello son acrílicos: ante (*buff*), gris medio, amarillo oscuro, caqui y rojo castaño.

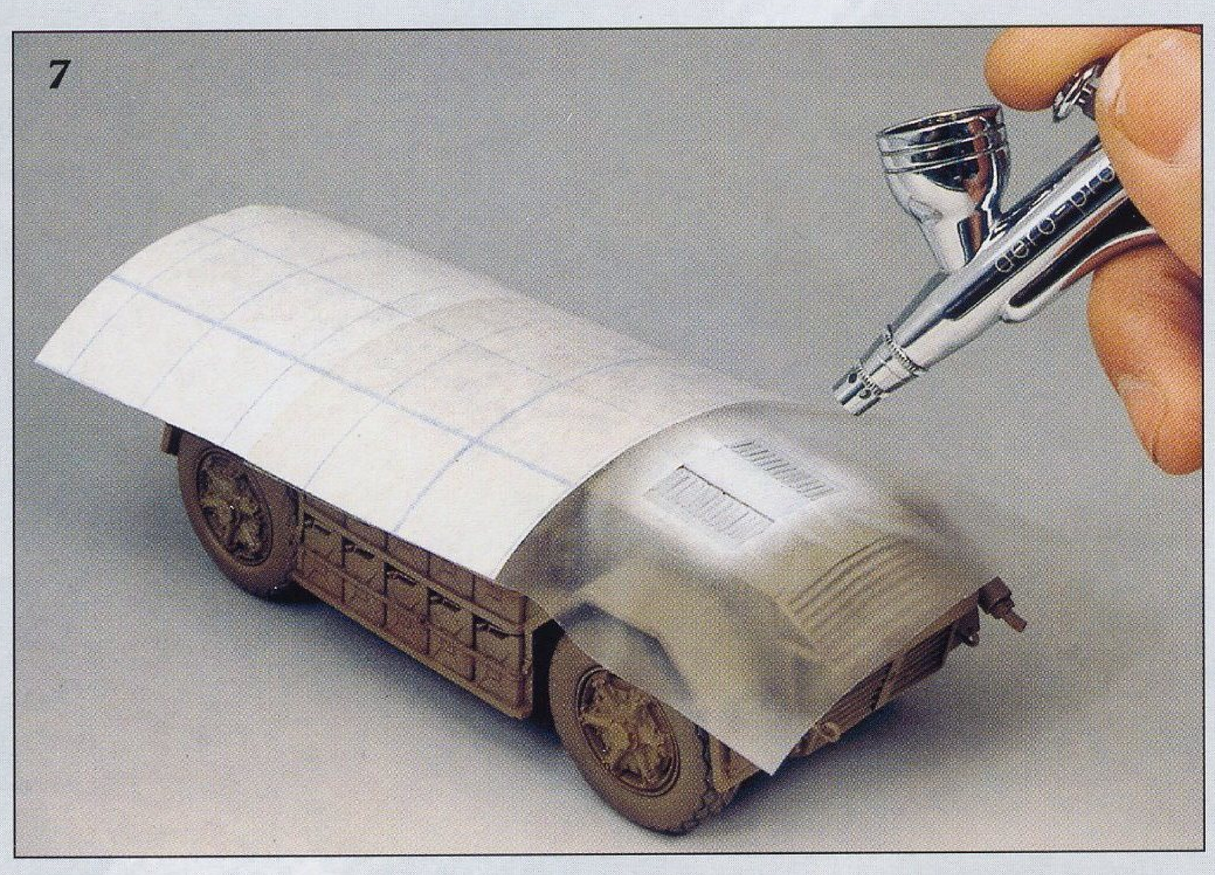
Antes de perfilar los detalles pintamos de negro los asientos, volante, armas y partes metálicas de las herramientas. El perfilado también se realiza con el aerógrafo, mezclando negro con marrón mate. En aquellas zonas de acceso difícil para este instrumento de pintura trabajamos con el pincel, empleando una mezcla similar a la anterior pero en este caso con óleos. El piso antideslizante del interior del vehículo se oscurece utilizando los mismos tonos que para el perfilado.

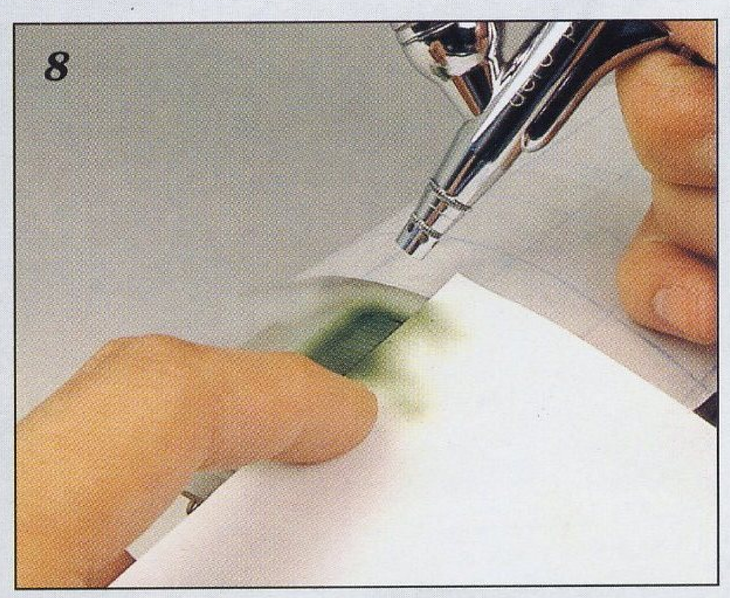
Para dar un toque de luz por todas las aristas y relieves en general, mezclamos un 70% de color crema con un 30% de caqui, ambos esmaltes de Humbrol, y lo aplicamos con la técnica del pincel seco de un modo muy suave por todos los detalles a resaltar. Finalmente reproducimos pequeños desconchones por las áreas más expuestas del vehículo, mezclando marrón rojizo con negro (acrílicos de *Model Color*), con lo cual obtendremos el característico tono de óxido oscuro requemado del desierto.

Tras pintar los neumáticos con otra mezcla de negro y marrón caqui, resaltando su dibujo a pincel seco con un tono más claro, procedemos a barnizar el modelo con *Mattlack* de Marabú. Una vez transcurrido el tiempo prudencial de secado para poder manipular la maqueta, repasamos con gris acero en esmalte de Tamiya los desconchones en el interior de nuestra *Sahariana*, mismo color que también aplicamos a pincel seco sobre el piso antideslizante y sobre las armas y herramientas, dando por concluido aquí el trabajo de pintura.

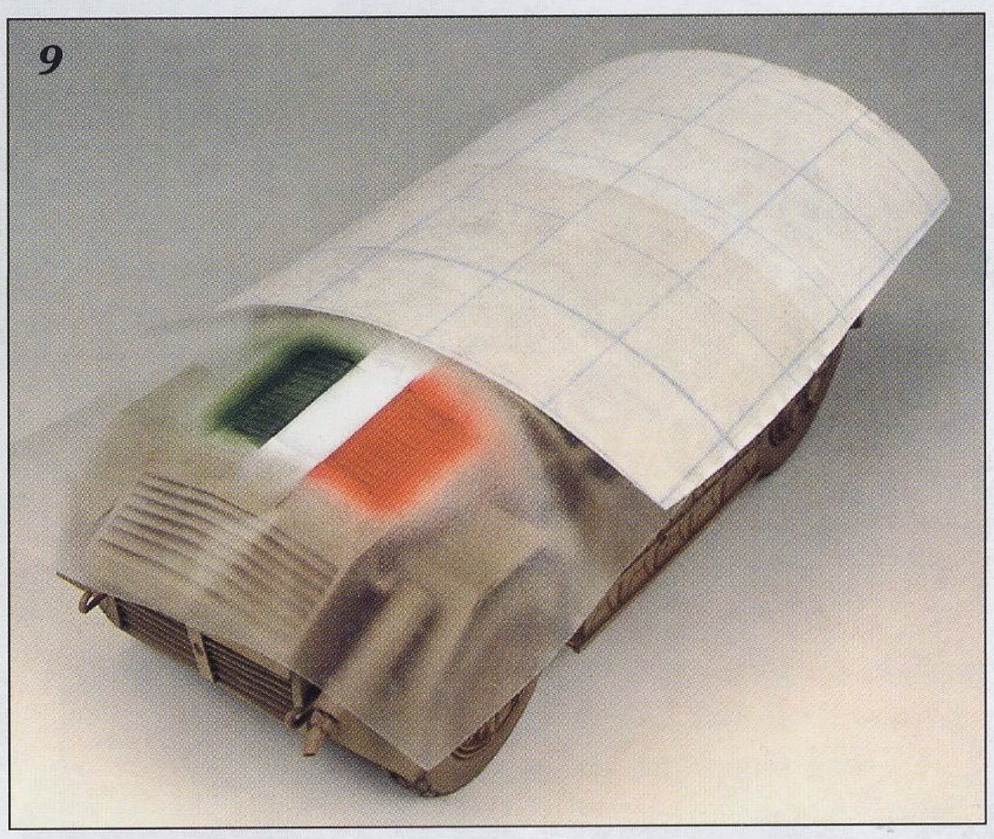
COLORES UTILIZADOS

Acrílicos «Model Color» de Vallejo: Verde acorazado 895; rojo oscuro 946; negro 950; marrón rojizo 985; marrón caqui 988.
Acrílicos de Tamiya: Negro mate XF1; blanco mate XF2; rojo mate XF7; marrón mate XF10; gris medio XF20; verde intenso XF26; caqui XF49; ante (buff) XF57; amarillo desierto XF59; amarillo oscuro XF60; rojo castaño XF64.
Colores al óleo: Blanco titanio; amarillo de Nápoles; ocre amarillo.
Esmaltes de Humbrol: Caqui mate 26; crema mate 103.
Esmaltes de Tamiya: Gris acero X10.

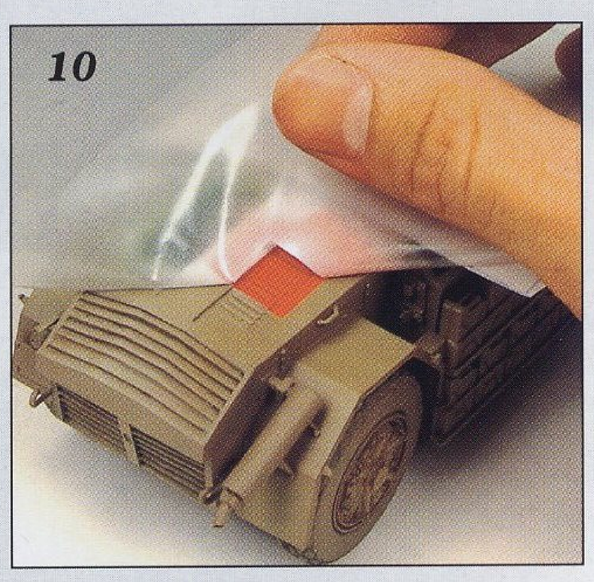


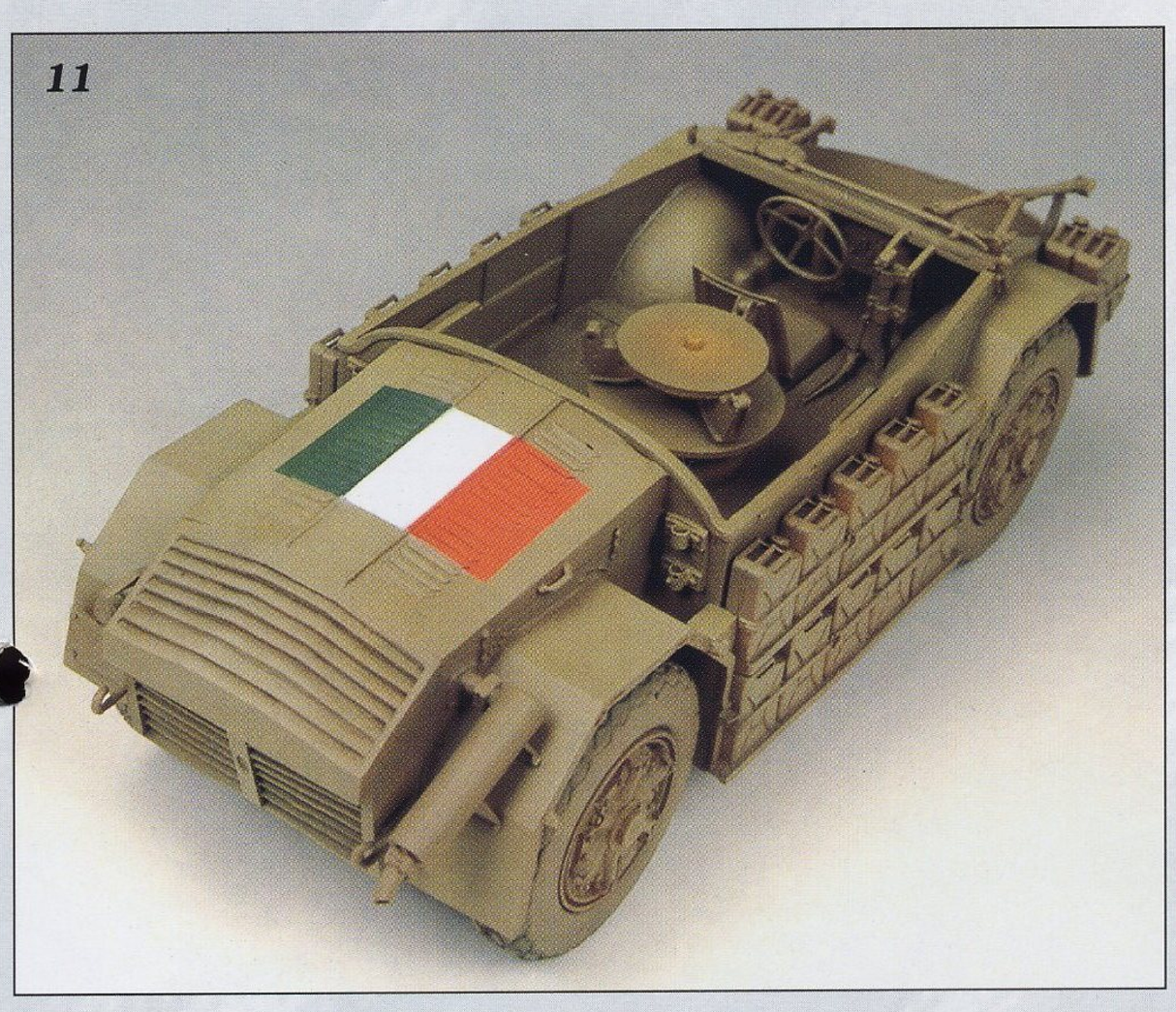


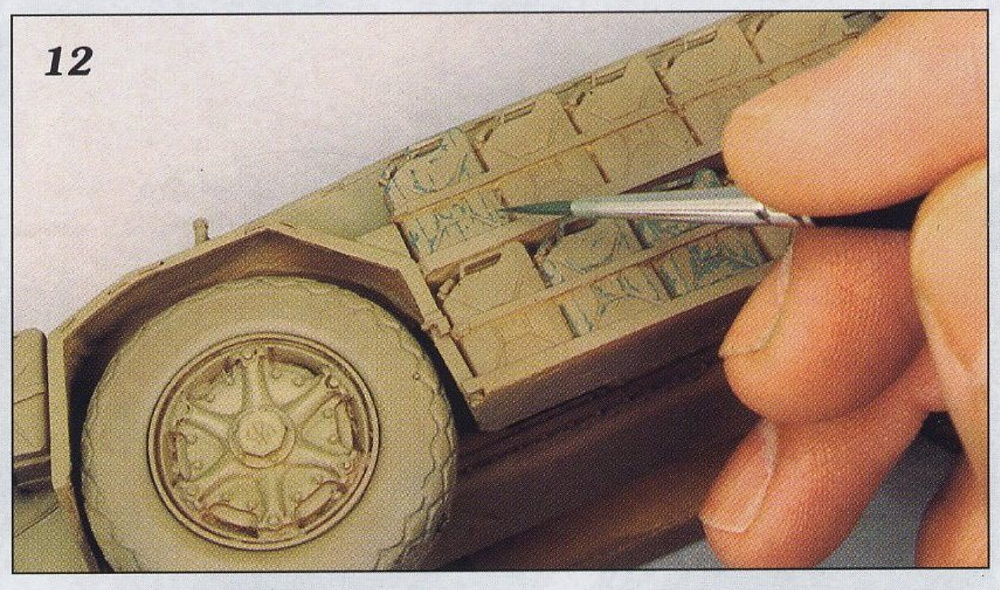
7. Enmascaramos y cubrimos la zona con pintura blanca.

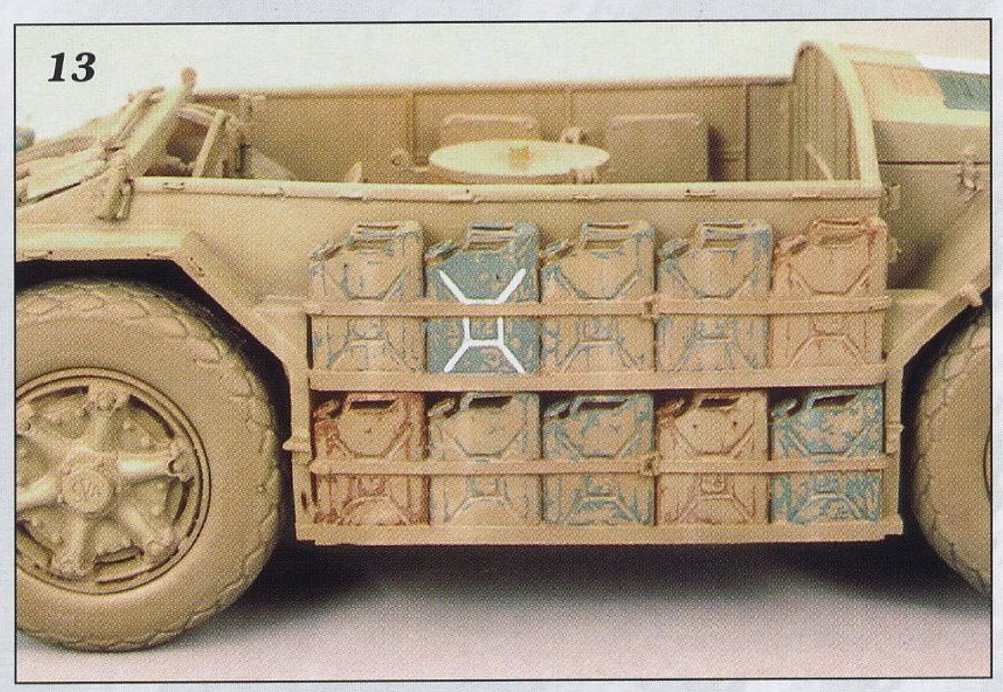


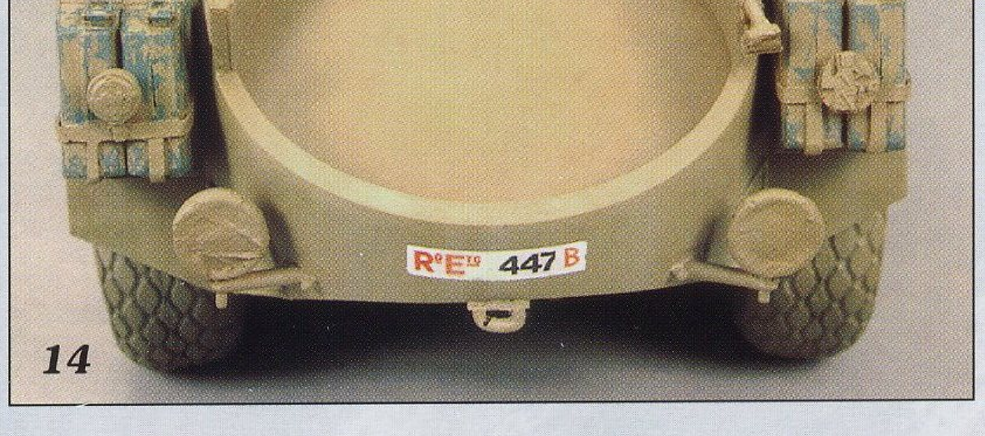
8-9. Utilizando el borde de un simple papel delimitamos y pintamos las otras franjas.
10-11. Finalmente despegamos el enmascaramiento adhesivo que delimitaba la bandera.
12. Con un pincel del nº1 en perfecto estado imitamos los descascarillados de las latas de combustible.



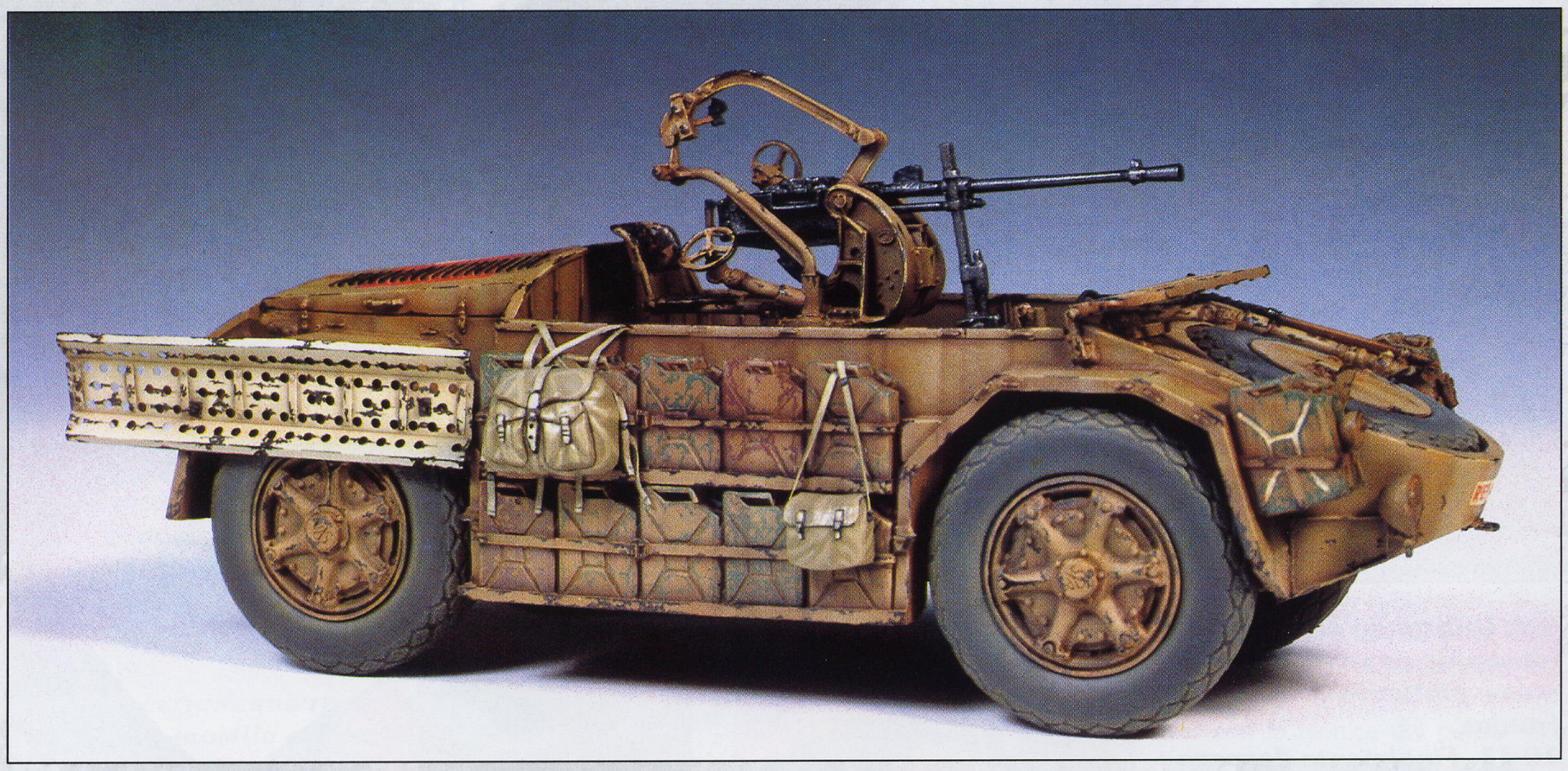


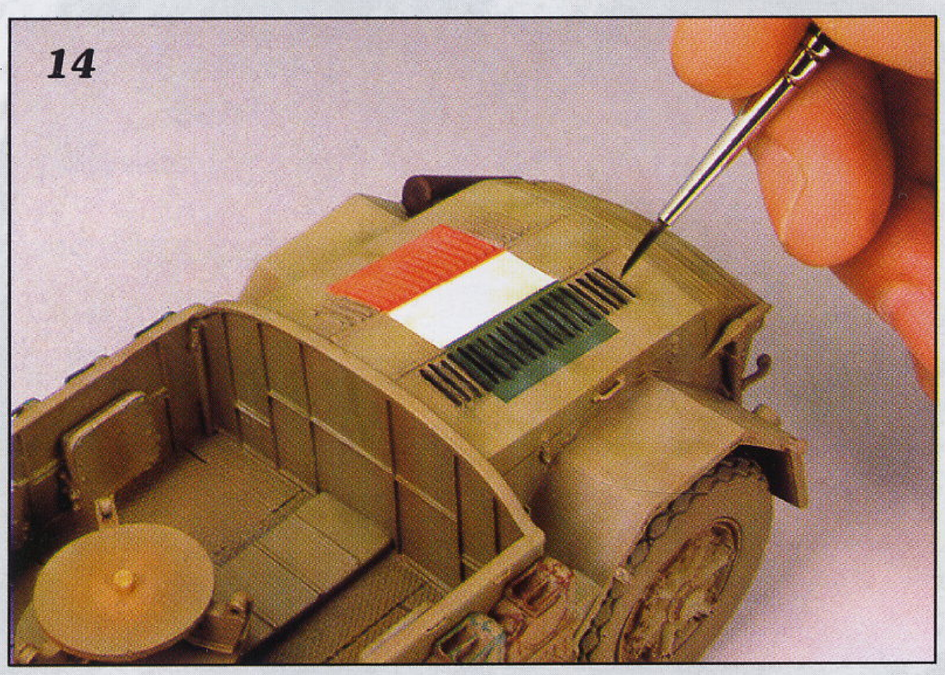


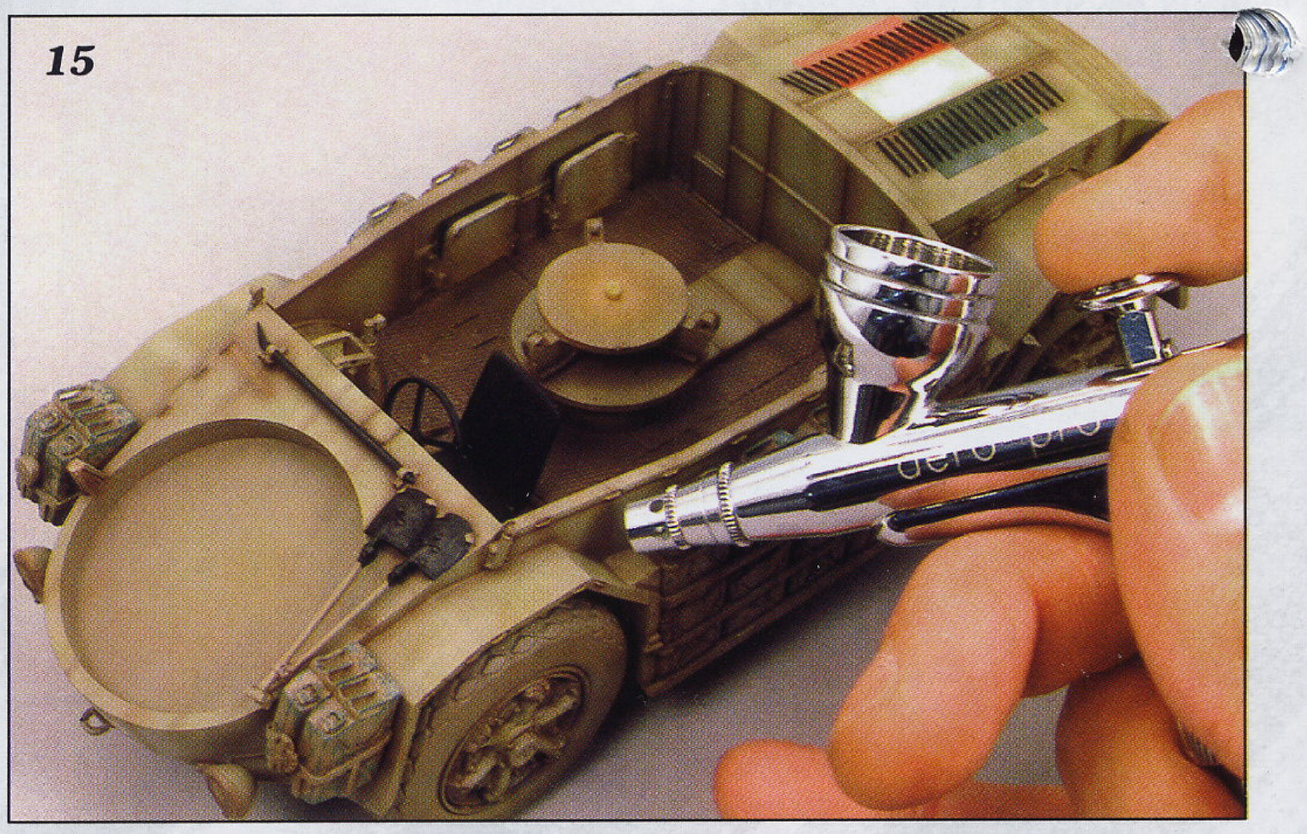


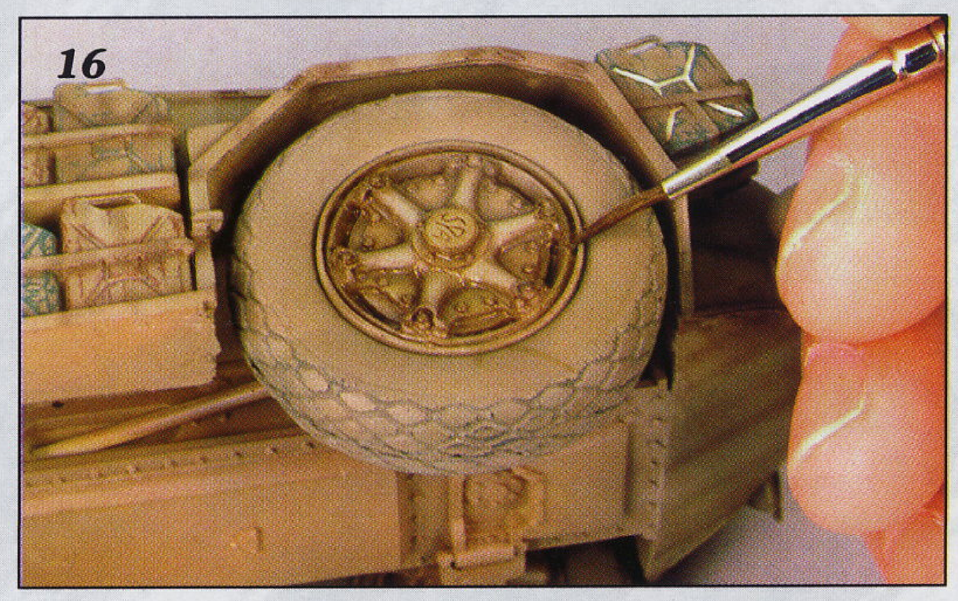


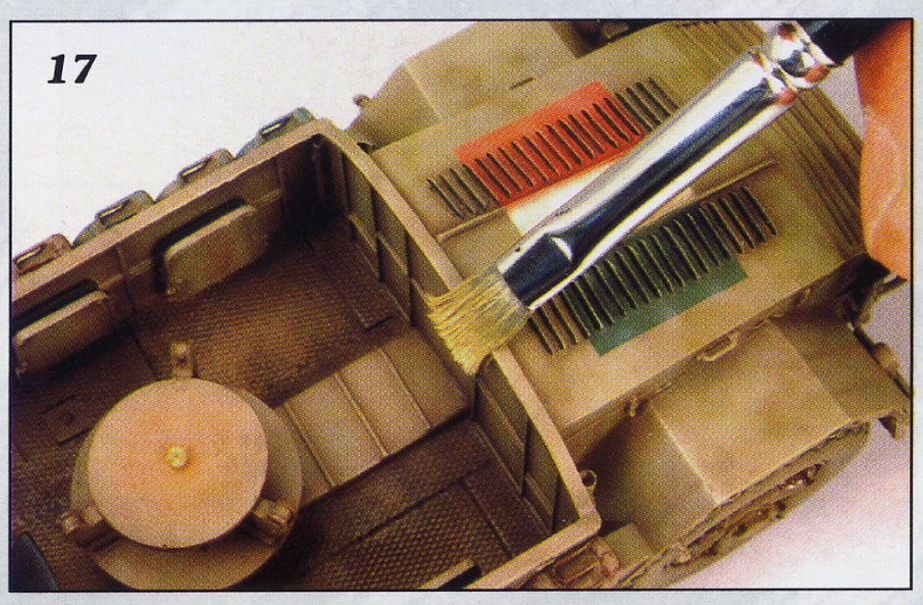
13. Se pueden alternar latas de color verde grisáceo con otras de tierra roja. El aspa blanca indica que su contenido es agua.
14. Las matrículas proceden de un kit de Italeri. Se modifican eliminando el último número y sustituyéndolo por una «B» roja.

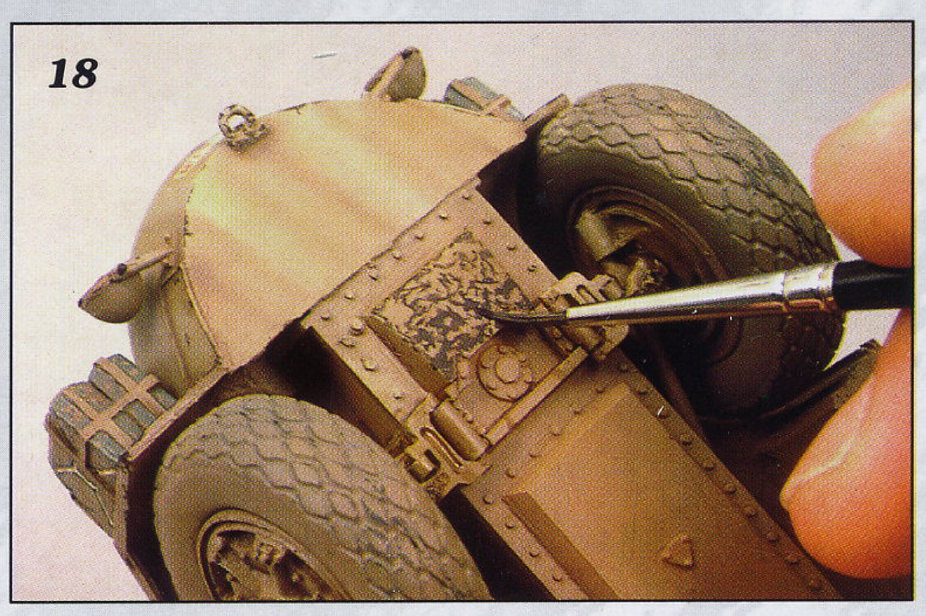



14


15


16


17


18

14. Los huecos de las tomas de aire del motor se pintan de negro.

15. Tras ensuciar ligeramente todas las superficies difuminando pequeñas cantidades de óleos, se sombrean las juntas y recovecos con una mezcla de negro y marrón diluída al 90%.

16. En algunas zonas, tales como las llantas, el perfilado se realiza a pincel con óleo muy diluído.

17. Las aristas se aclaran ligeramente a pincel seco con una mezcla de esmaltes.

18. Los desconchones oxidados se imitan con una mezcla de color negro y marrón rojizo.

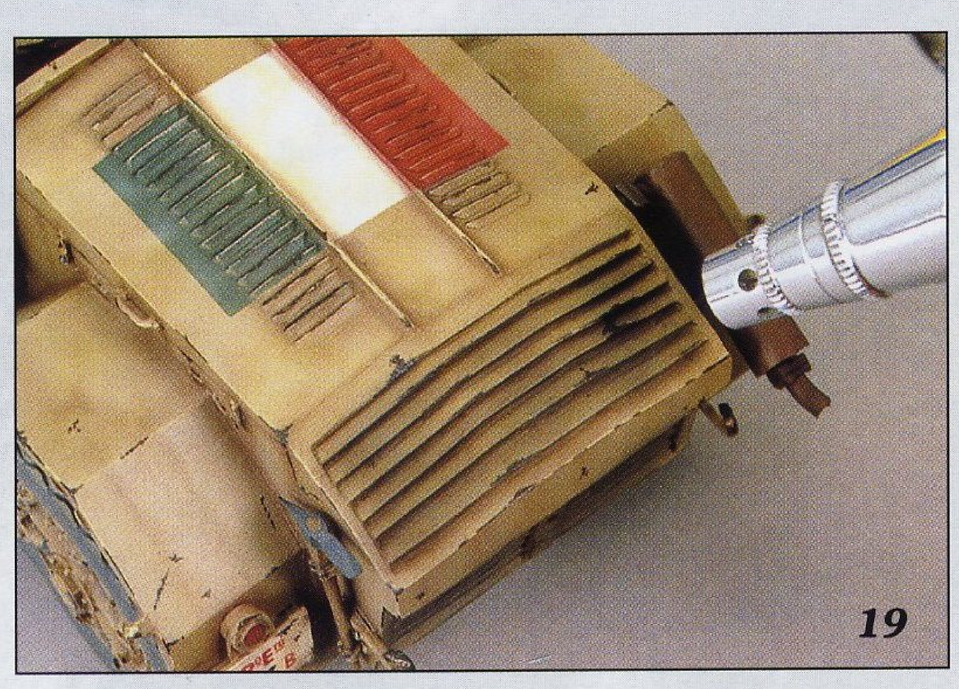
19. Sobre las rejillas se pulveriza color negro diluído con un 80% de disolvente.

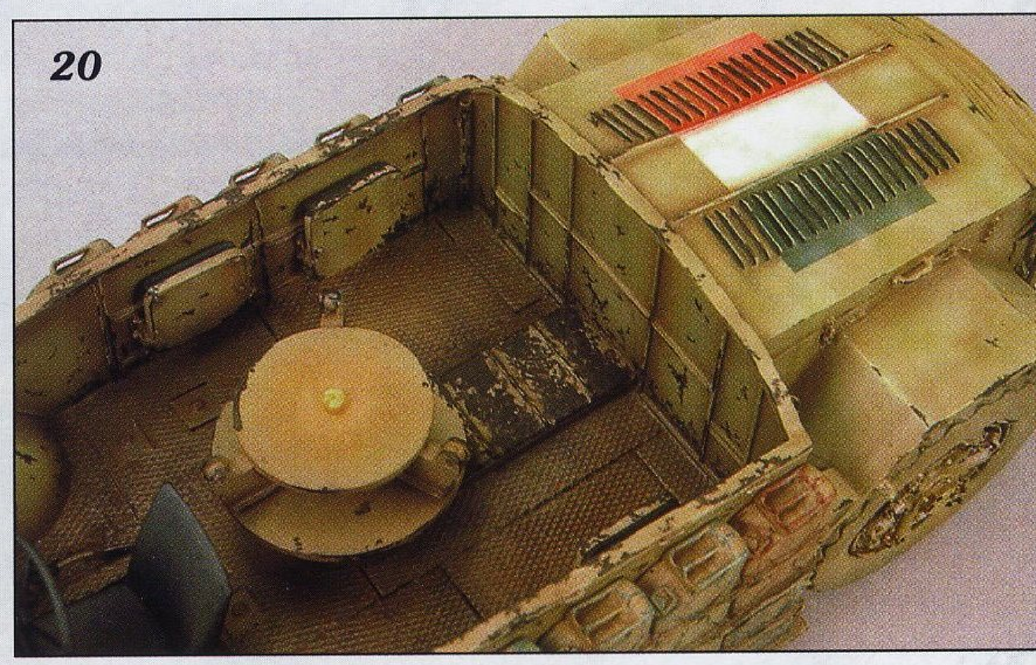
20. El piso antideslizante se aerografía primero con una combinación de negro y marrón, dando luego una mano a pincel seco con gris acero en esmalte.

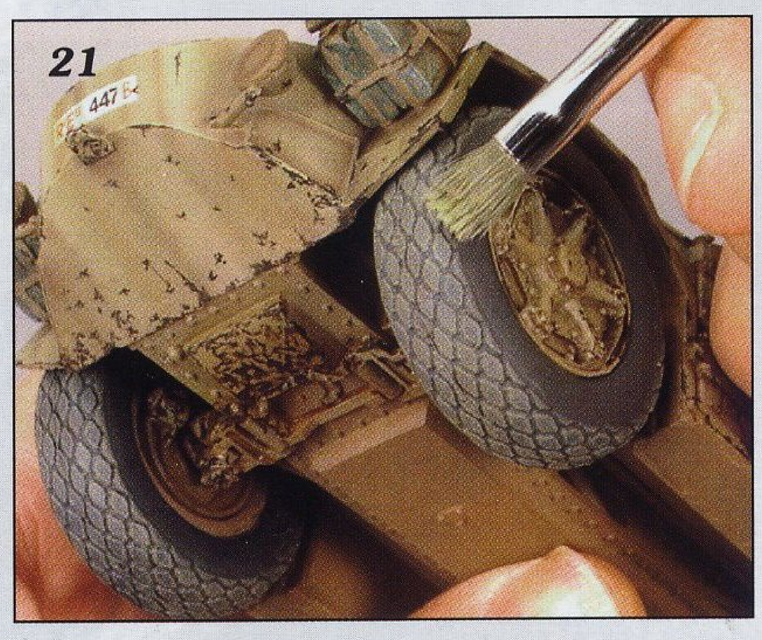
21. Tras decorar los neumáticos con una mezcla de negro y marrón caqui, se da una capa de este último color a pincel seco.

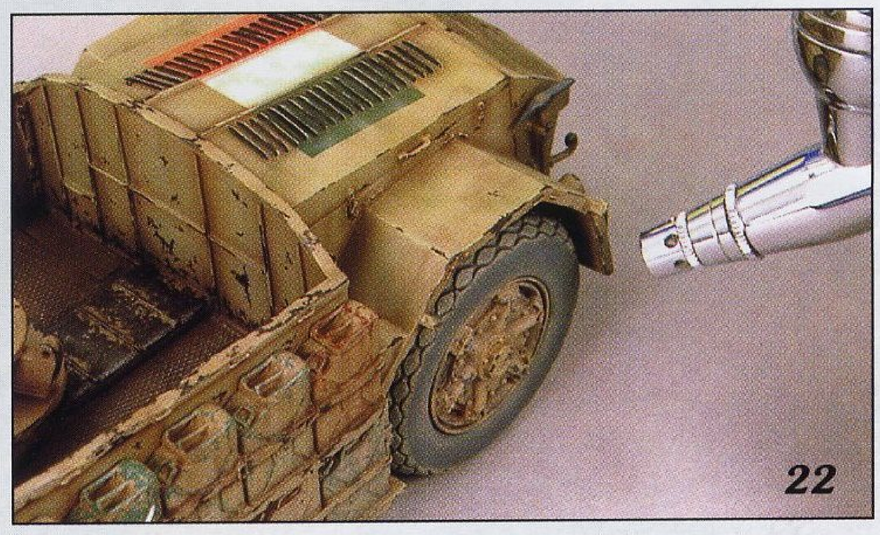
22. Los bajos y los neumáticos se empolvan con color ante.

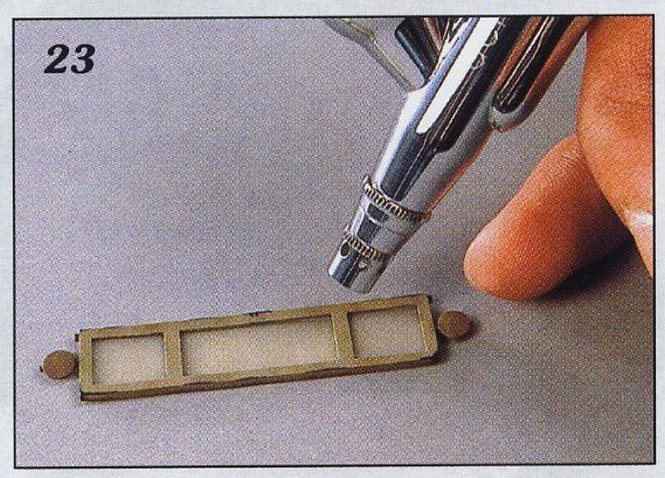
23. El efecto de polvo en los cristales también se imita con el mismo color.


19

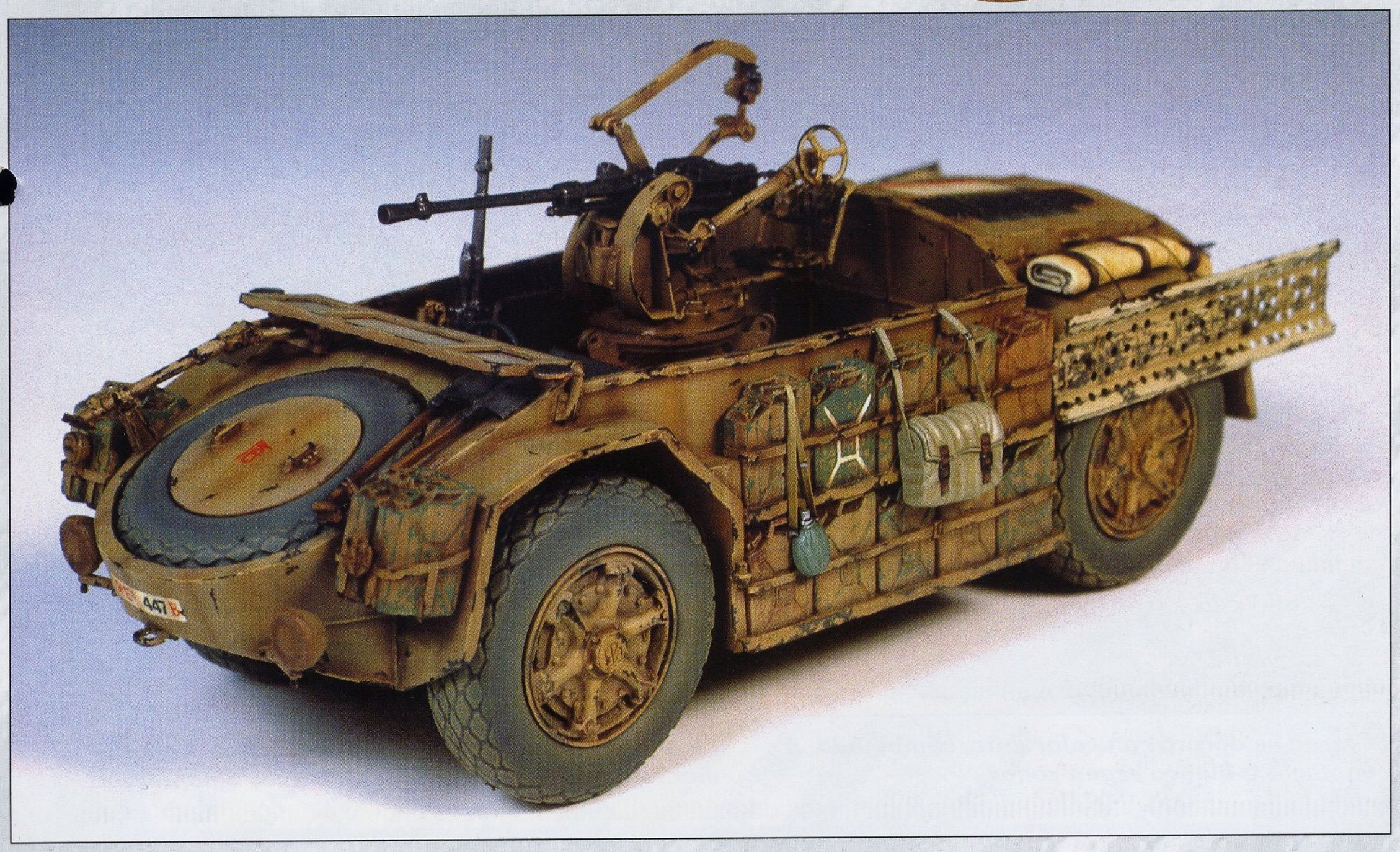

20


21

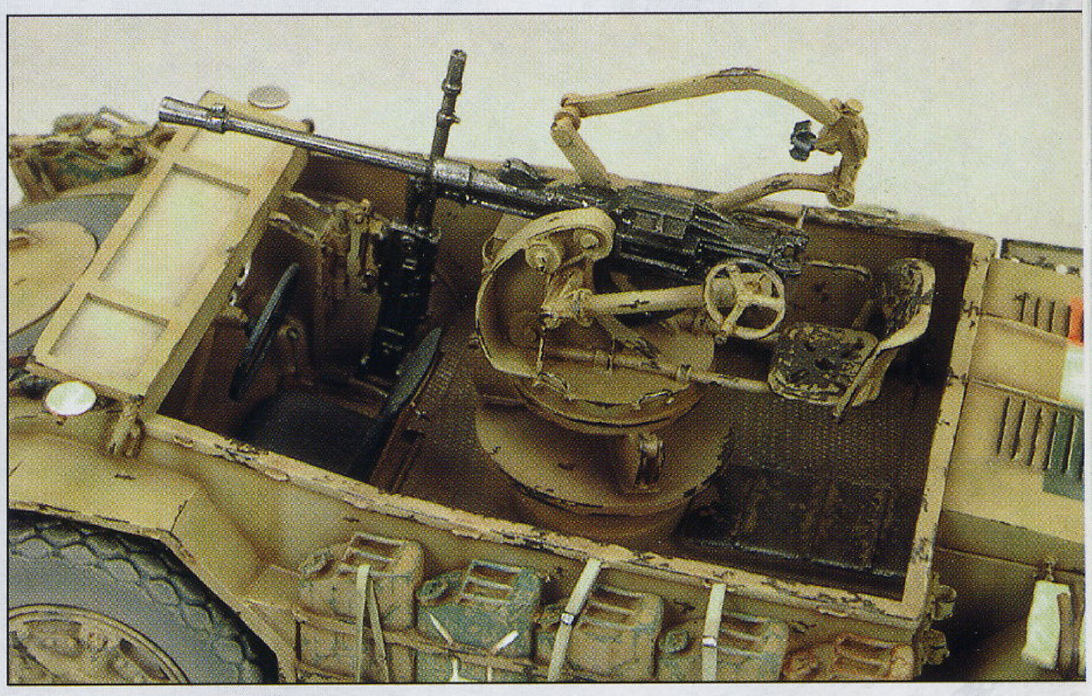

22


23

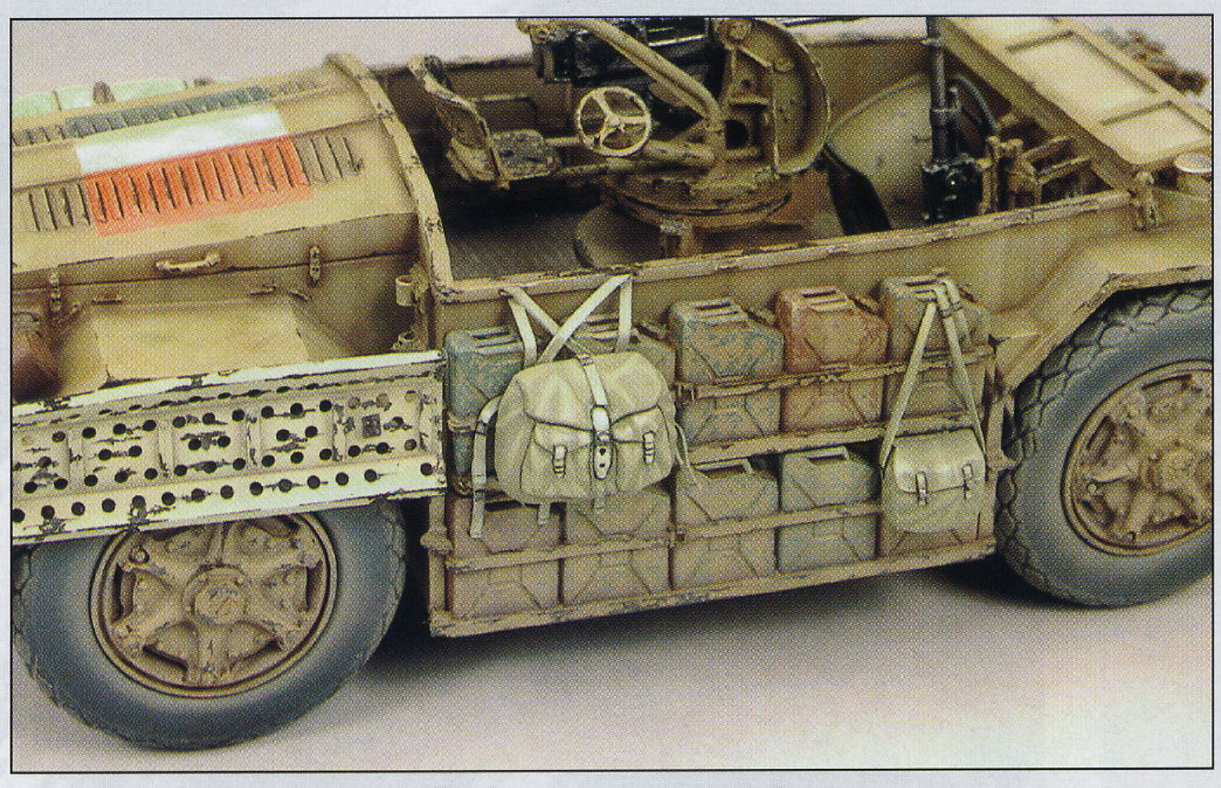
El cañón se ha pintado con una base de color gris acero. Tras dar un lavado de negro se repasan sus detalles a pincel seco con gris acero mezclado con un poco de plata.

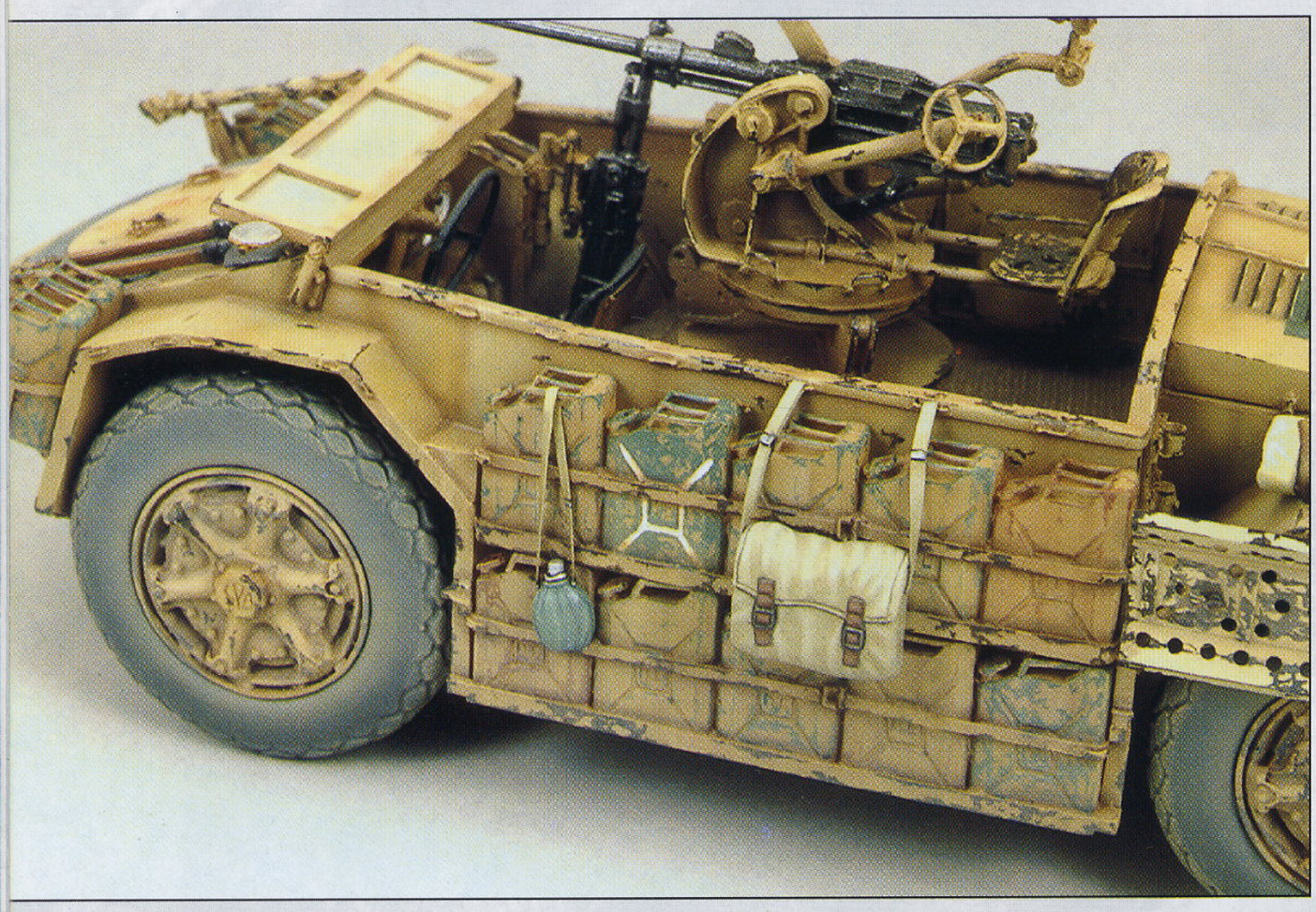


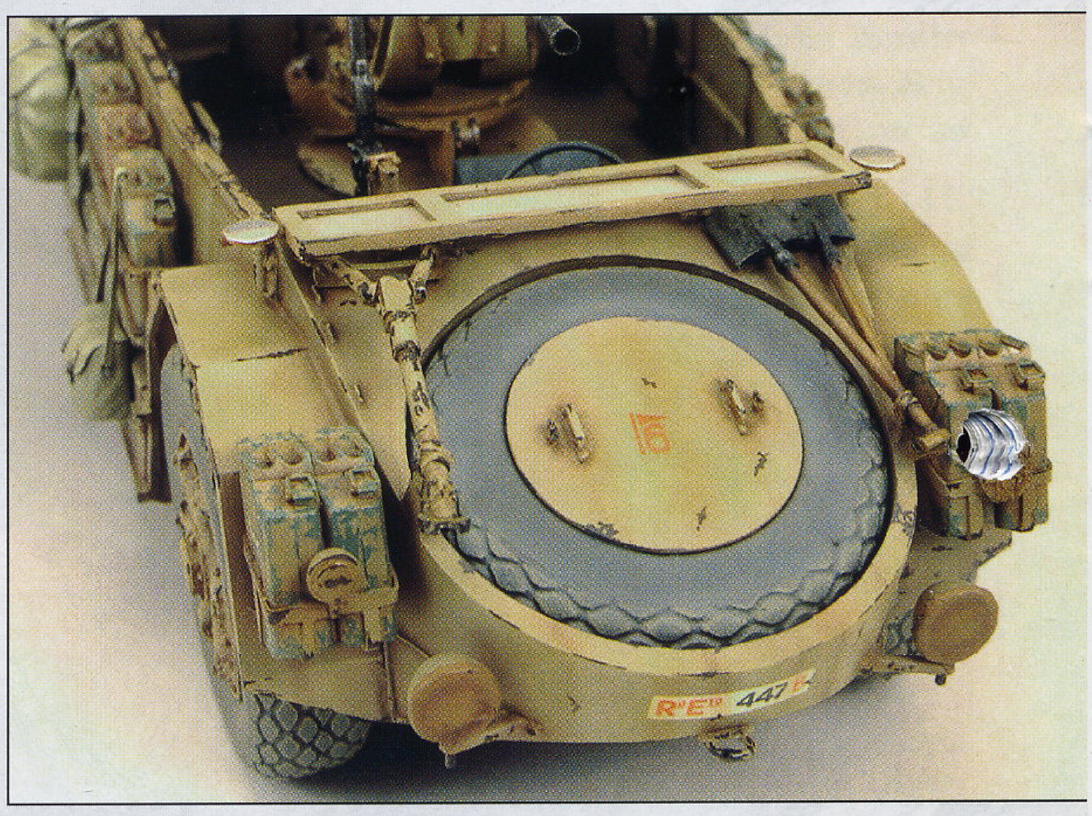
Detalle del cañón ya montado sobre el vehículo.



Accesorios añadidos en el lateral derecho.

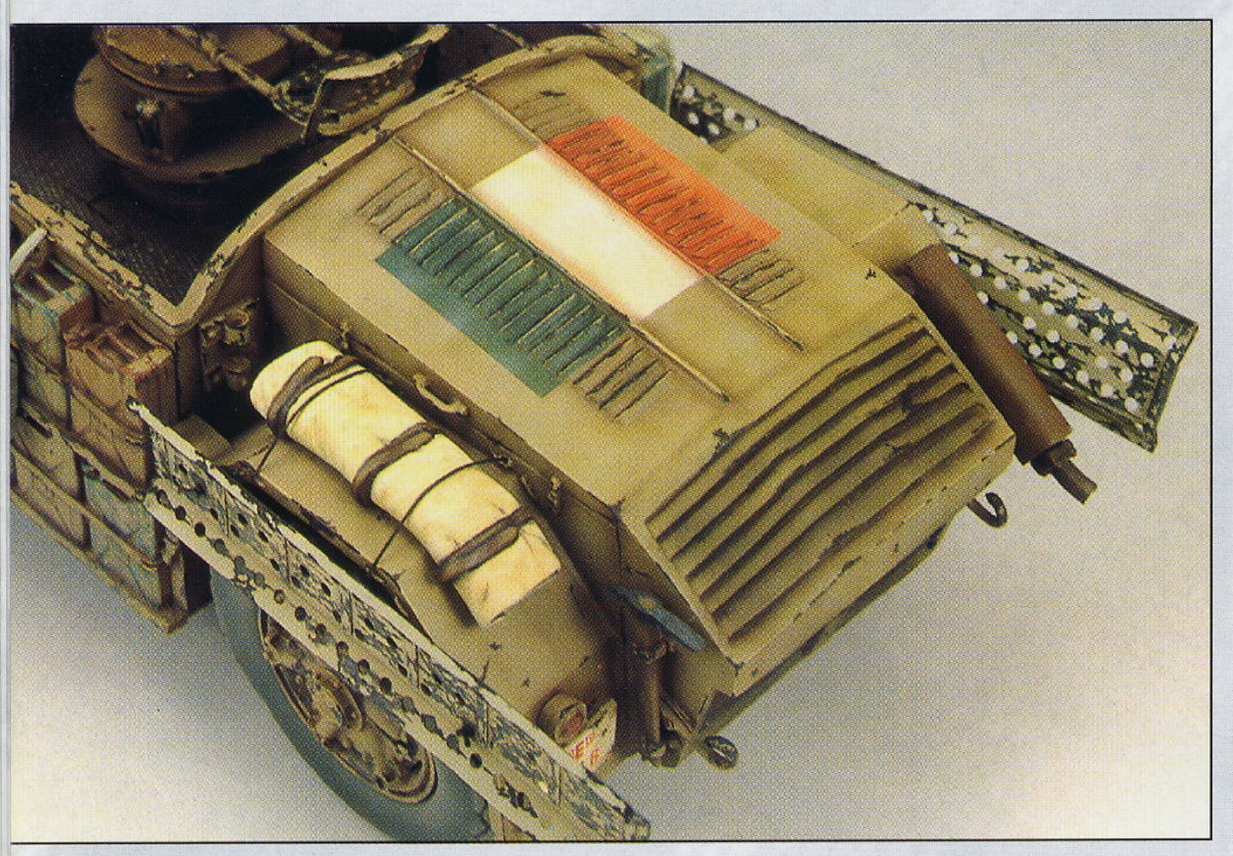




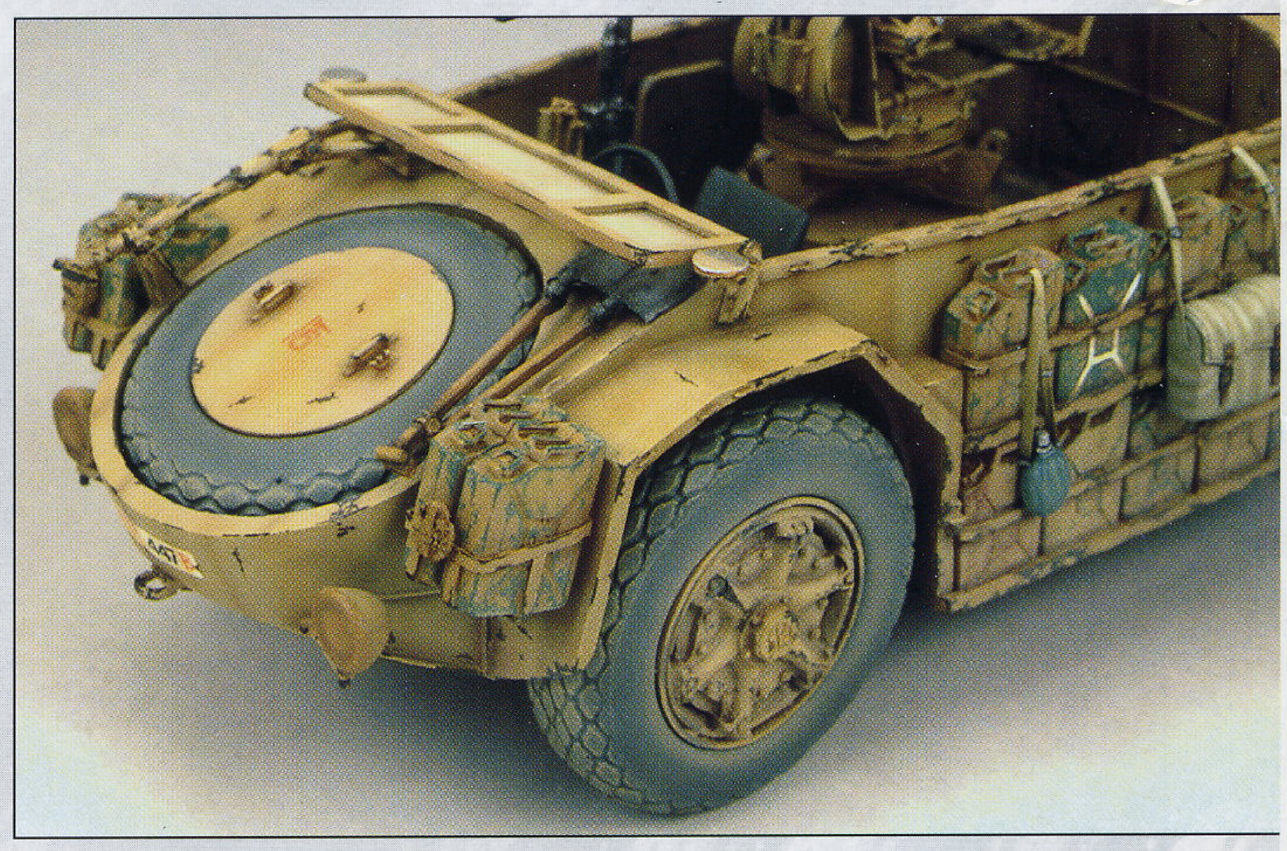


Observar el pequeño símbolo identificativo en el tapacubos de la rueda de repuesto.

La colocación de algunos complementos contribuye a conseguir un mayor aspecto operativo del vehículo. Las correas se han realizado con tiras de estaño.



El fardo se decora con color ante, combinado con negro o blanco según zonas.



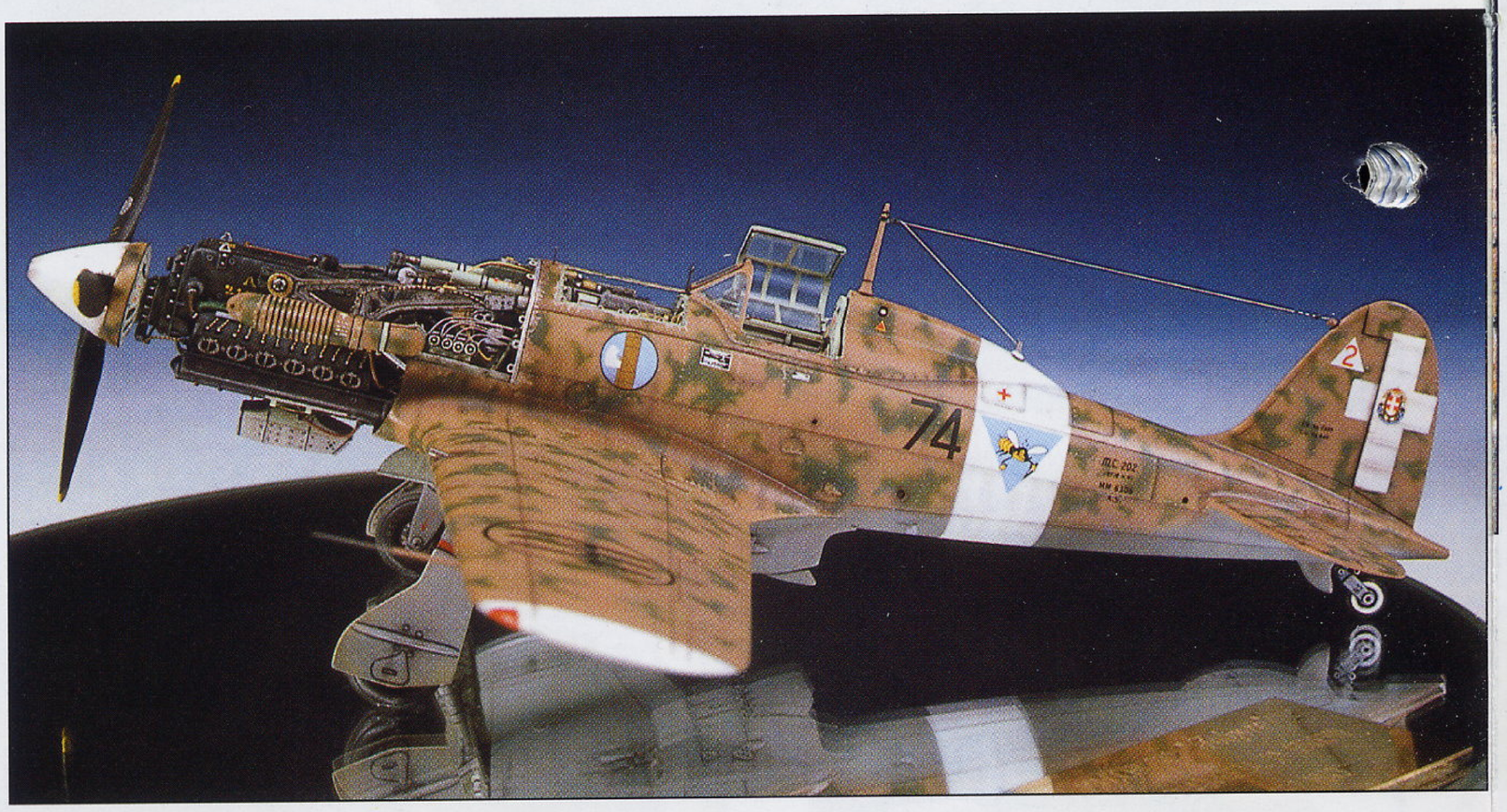
La ambientación del vehículo también incluye el montaje de latas en los guardabarros delanteros.

III Concurso-Exposición ALMERIA 2000

Por Guillermo Coll Llopis *(fotografías del autor)*

En sólo tres ediciones, el concurso de Almería ha conseguido alcanzar un prestigio y un poder de convocatoria que ya alcanza casi todos los rincones de la geografía modelística española.

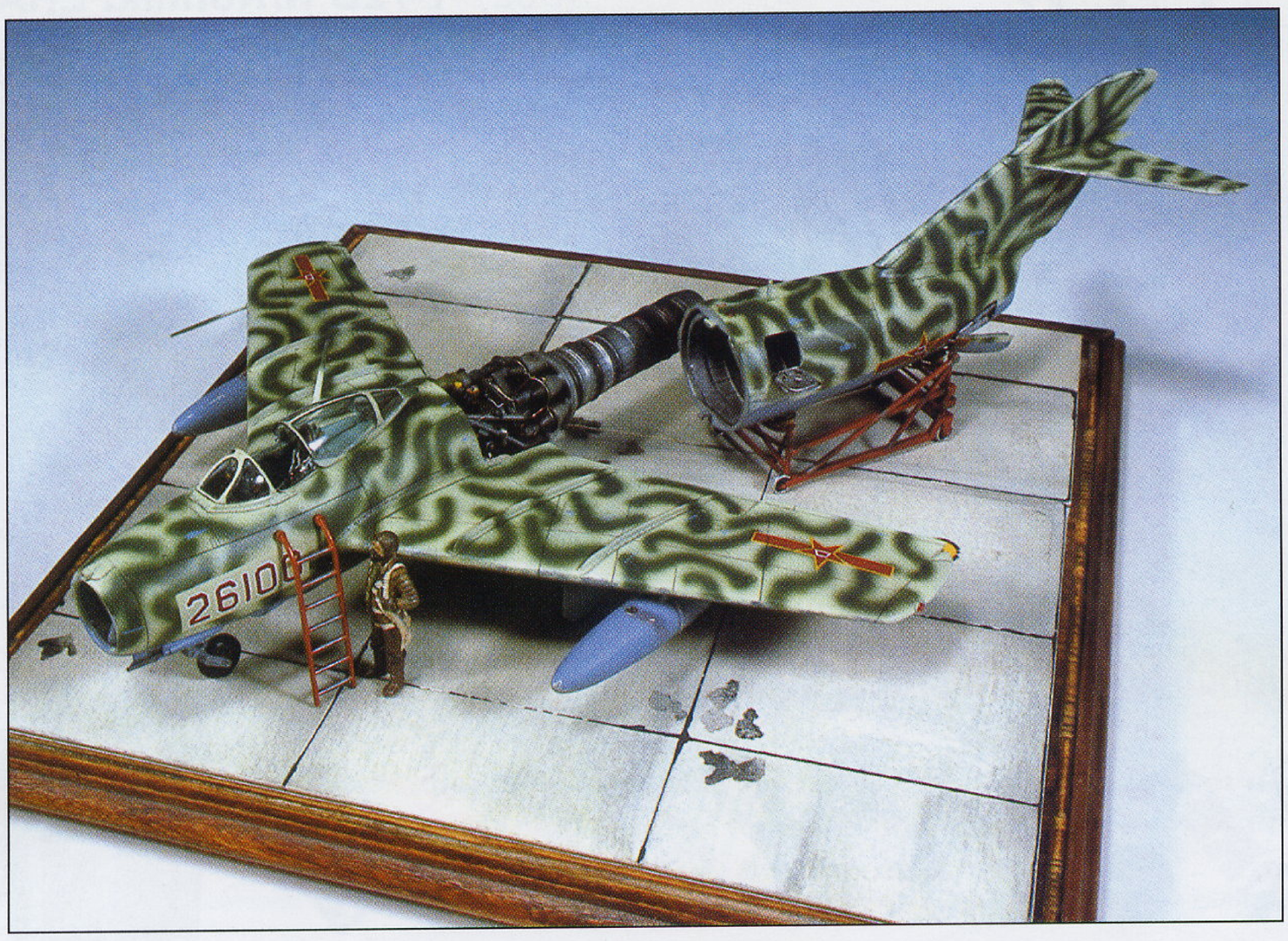
Tantos años y tantos concursos hacen que poco a poco se me vayan acabando los calificativos a la hora de comentaros lo que en ellos sucede, o definiros las características y los resultados modelísticos de cada uno. Tal y como está ahora el ambiente, con esto de la moda de «hablar» de todo muy mal, pocas cosas negativas podría añadir a lo que no se haya dicho ya; por contra, un calificativo demasiado laudatorio caería prontamente en la mayor de las sospechas. A estas horas el máximo daño posible que pueda causarse a este o cualquier otro concurso español navegará a sus anchas por la red o por cualquier otro sitio, causado por modelistas españoles... ¿modelistas?



Categoría A1, medalla de oro y trofeo IPMS-España: *Macchi MC.202 Folgore,* ***de Antonio Morant Bohórquez.***

«ALMERIA 2000»

Que los miembros de la Asociación Cultural de Modelismo Estático de Almería me perdonen por haber metido esta cuña en el contexto de su concurso, pero es precisamente el magnífico y relajado fin de semana modelístico que ellos organizan, tan alejado del *spleen,* lo que inivita a la reflexión. No deja de resultar casi milagroso que con los pocos medios de que dispone esta asociación, haya logrado colocar su concurso entre los mejores de calendario modelístico de nuestro país; una escasez de medios compensada con el esfuerzo personal de todos sus integrantes, que dedican muchas horas de su tiempo libre a la organización de todos los detalles. De entrada, disponen como lugar de encuentro del llamado Patio de Luces, uno de los espacios utilizados para exponer miniaturas más bonitos y mejor acondicionados que conozco. La luz incide sobre todo de una manera perfecta gracias a su techo semitraslúcido. No menos importante



Categoría A1, medalla de plata: *Mig-15bis,* ***de Enrique Navarro Picazo.***

es el despreocupado entusiasmo y la enorme afición que sienten los organizadores por este hobby, propiciando un ambiente relajado en un concurso en el que lo más importante son las maquetas, no los maquetistas.

Todas estas cualidades han quedado de manifiesto en esta tercera edición, celebrada el pasado mes de octubre de 2000 en dos vertientes: los días del 4 al 15 exposición, limitándose el fin de semana del 13 al 15 de octubre al apartado meramente competitivo.

Dentro del mundillo ya circulaba el rumor de que el concurso almeriense estaba, por decirlo de alguna manera, alejado del mundanal ruido, lo que por sí solo constituyó un atractivo para muchos aficionados que desde diversos lugares confluyeron durante unos días en la ciudad andaluza. Allí estuvieron conocidos modelistas en representación de sus respectivas asociaciones, como nuestro amigo venezolano Enrique Navarro (IPMS-Venezuela); Luciano Rodríguez (Club Maquetistas de Tenerife); Diego López (Club Modelismo Estático de Alcalá de Guadaíra) y Pedro Ramírez (Amigos Modelistas Placentinos/IPMS-España). Todos ellos se encargaron de participar con su propias obras y presentar las de sus compañeros. Me gustaría destacar especialmente la participación de Juan Parra con su original producción de modelos realizados en cartulina, y la del modelista granadino José F. Hernández Sánchez al frente de un grupo de jóvenes promesas surgidas de su taller.

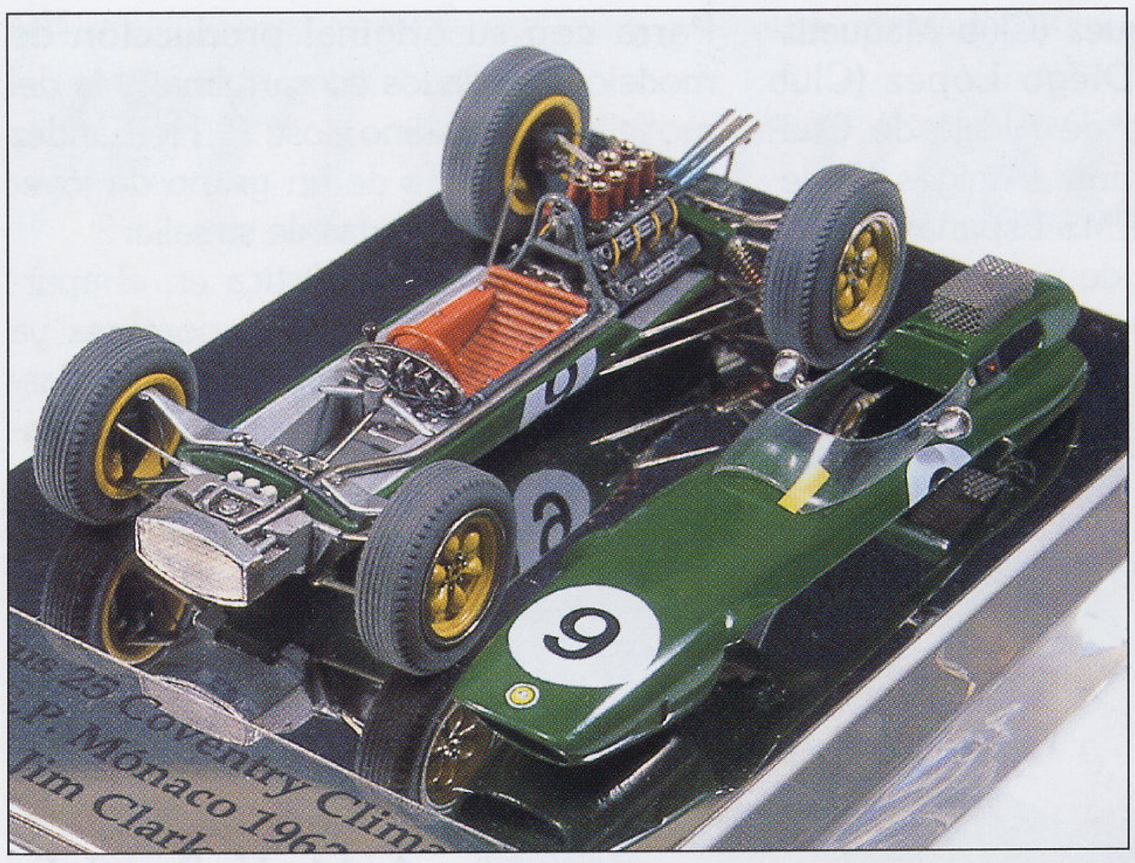
Categoría A1, medalla de bronce: *Ekranoplan A-90,* ***de Eugenio E. Alés Ojeda.***

La presencia modelística en el apartado de figuras contó con nombres ya conocidos: Víctor Castillo, Luis Martín Espada, Luis Esteban Laguardia (Centro Cultural «Escala») o Angel Terol; en vehículos militares Gustavo González (Asociación Modelista Torrent), Javier Redondo y Andrés M. Bernal. En cuanto al apartado de aviación, fue bastante complicado dilucidar una clara obra ganadora entre las maquetas de Antonio Morant, Rodrigo Navarro y del tándem sevillano Diego López/Eduardo Ramos. En este caso concreto, y como miembro del jurado, me supo a poco poder otorgar solamente una mención a José L. Andreu.

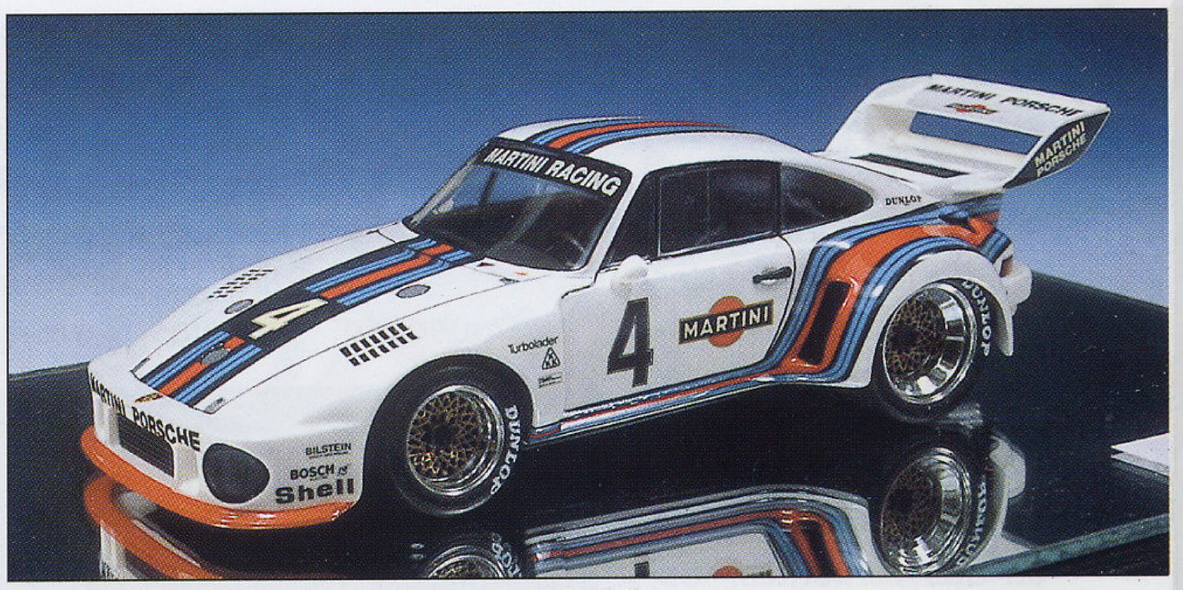
Independientemente del éxito participativo de esta edición, esperamos que el concurso andaluz mantega a lo largo

Categoría B, medalla de bronce: *Galera,* ***de Francisco Tijeras Sáez.***

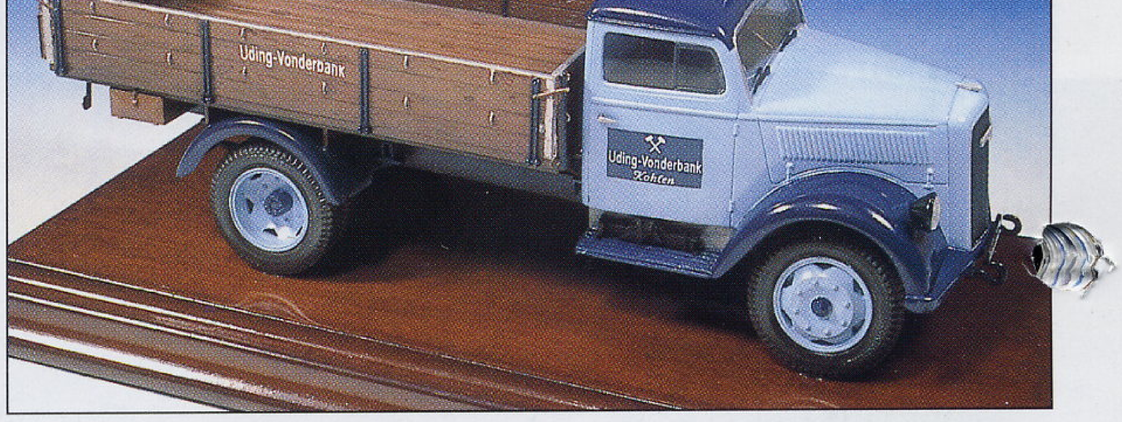
Categoría B, medalla de oro: *La Pinta,* ***de Diego F. Ortega Bueno.***



Categoría C, medalla de oro: *Lotus 25,* ***de Alberto Hernández Revelles.***



Categoría C, medalla de bronce: *Porsche 935,* ***de Francisco J. Alba Torrejón.***



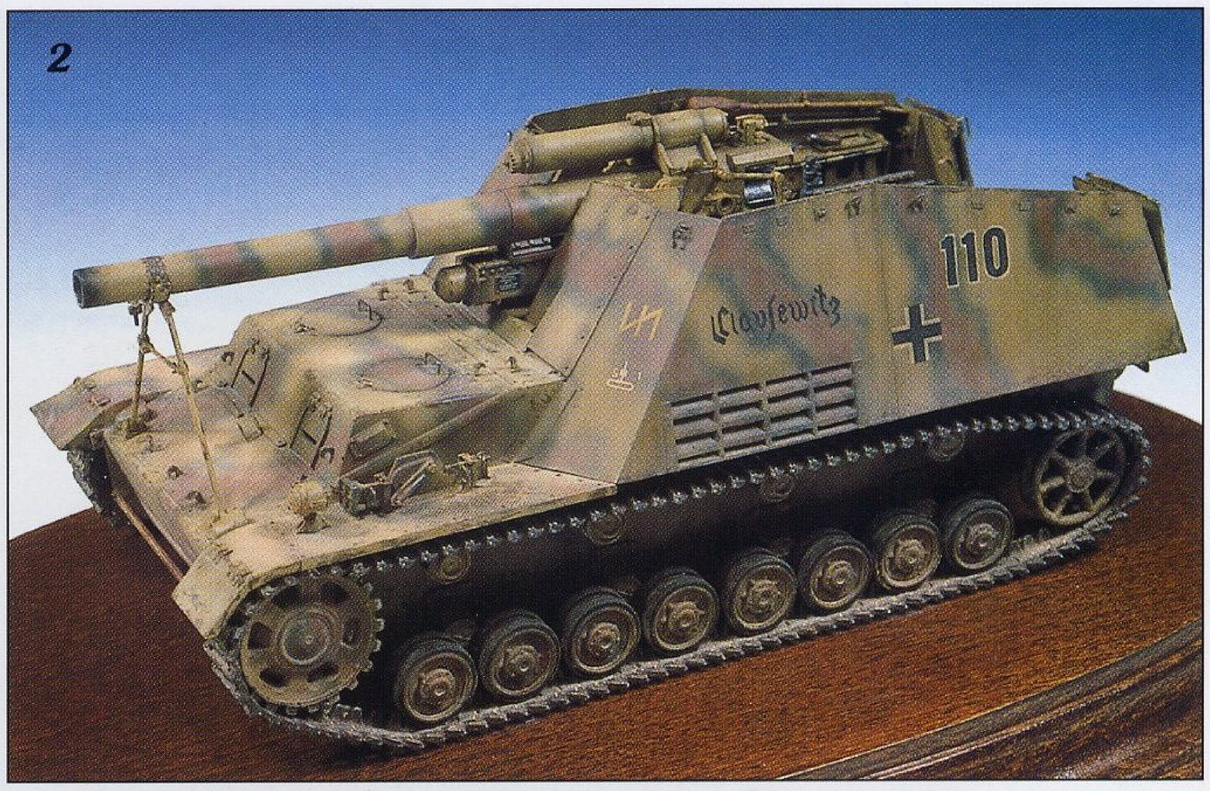
Categoría C, medalla de bronce: *Opel Blitz S,* ***de Juan J. Moreno Sánchez.***

Categoría F1, medalla de oro: *Bedford QL & 6pdr Portee,* ***de Javier Redondo Jiménez.***

R E S U L T A D O S

Categoría A1: Aviación
Oro: Rodrigo Navarro Díaz
Oro: Antonio Morant Bohórquez
Plata: Ricardo Rodríguez Ramos
Plata: Enrique Navarro Picazo
Bronce: Eugenio E. Alés Ojeda
Mención: José L. Andreu Fluch
Categoría B: Modelismo Naval
Oro: Diego F. Ortega Bueno
Plata: José L. Casquet Márquez
Bronce: Francisco Tijeras Sáez
Mención: Vidal Ramos Díaz
Mención: Antonio Hernández Alonso
Categoría C: Vehículos Civiles
Oro: Alberto Hernández Revelles
Bronce: Juan J. Moreno Sánchez
Bronce: Francisco J. Alba Torrejón
Mención: Pedro Moreno Paris
Mención: Emilio Fernández Perea
Categoría D: Dioramas
Bronce: Alvaro Lirio Domingo
Bronce: Ismael Corral Jurado
Mención: José Ruiz Ramírez
Mención: Gustavo González Puertos
Categoría E1: Figuras a pié -65mm
Plata: Antonio López Lobo
Bronce: Luis M. Esteban Laguardia
Mención: Santiago Moltó Gutiérrez
Mención: Antonio López Lobo
Mención: Antonio López Lobo
Mención: José Ruiz Ramírez
Mención: Manuel Sánchez Montijano
Categoría E2: Figuras a pié +65mm
Plata: Manuel Sánchez Montijano
Bronce: Alvaro Lirio Domingo
Mención: F. Javier Morales García
Categoría E3: Fig. montadas -65mm
Mención: José L. Muñoz Rodríguez
Categoría E4: Fig. mont. +65mm
Bronce: José Almazán
Categoría E5: Figuras a pié transfo.
Oro: José L. Muñoz Rodríguez y Angel Terol Izquierdo.
Categoría E7: Bustos
Oro: Manuel Sánchez Montijano
Plata: Santiago Moltó Gutiérrez
Plata: José L. Muñoz Rodríguez
Mención: Víctor Castillo Peñuelas
Categoría F1: V. Militares (kits)
Oro: Javier Redondo Jiménez
Plata: Andrés M. Bernal Martínez
Plata: Gustavo González Puertos
Bronce: Miguel Pérez Blasco
Mención: Manuel I. Bertiz Cordero
Categoría F2: V. Militares (transfo)
Plata: Ricardo Orts Sánchez
Mención: Carlos A. Bravo Rodríguez
Categoría G: Fantasía/C. Ficción
Oro: Luciano Rodríguez Mosquera
Mención: Marcelo Saavedra
Mención: Emilio Fernández Perea
Categoría Junior
Oro: Emilio Bonachera López
Medallas:
Emilio Fernández Ferrer
Joaquín García García
María Moreno Hernández
Cristina Moreno Hernández
Pedro Ramírez Ginés
Premios en Maquetas:
Diego Bretones Arias
Jorge Machado Mañas
Antonio Martínez Granero
Francisco Prieto Maroto
Trofeo «Asociación» a la mejor obra:
Pedro Andrada Jiménez
Trofeo I.P.M.S. España:
Antonio Morant Bohórquez
Trofeo a la obra más original:
Juan Parra
Trofeo Verlinden al mejor montaje:
Diego López Alvarez y Eduardo Ramos
Trofeo al mejor tema español:
Javier Moreno Rodríguez
Trofeo al mejor modelo de barco:
Jesús García Avellaneda
Trofeo Especial (figura pintada por Francisco J. Hernández Sánchez):
Luis Martín Espada

1



2

1. Categoría F1, medalla de plata: *Sd.Kfz.250/9 Neu,* ***de Andrés M. Bernal Martínez.***

2. Categoría F1, medalla de bronce: *Hummel,* ***de Miguel Pérez Blasco.***

3. Categoría F2, medalla de plata: *VW Typ 83,* ***de Ricardo Orts Sánchez.***

4. Categoría F1, medalla de plata: *Zis 44,* ***de Gustavo González Puertos.***

5. Trofeo especial a la obra más original: *Renault FT 17,* ***de Juan Parra.***

6. Categoría F1, mención: *Universal Carrier,* ***de Manuel I. Bertiz Cordero.***

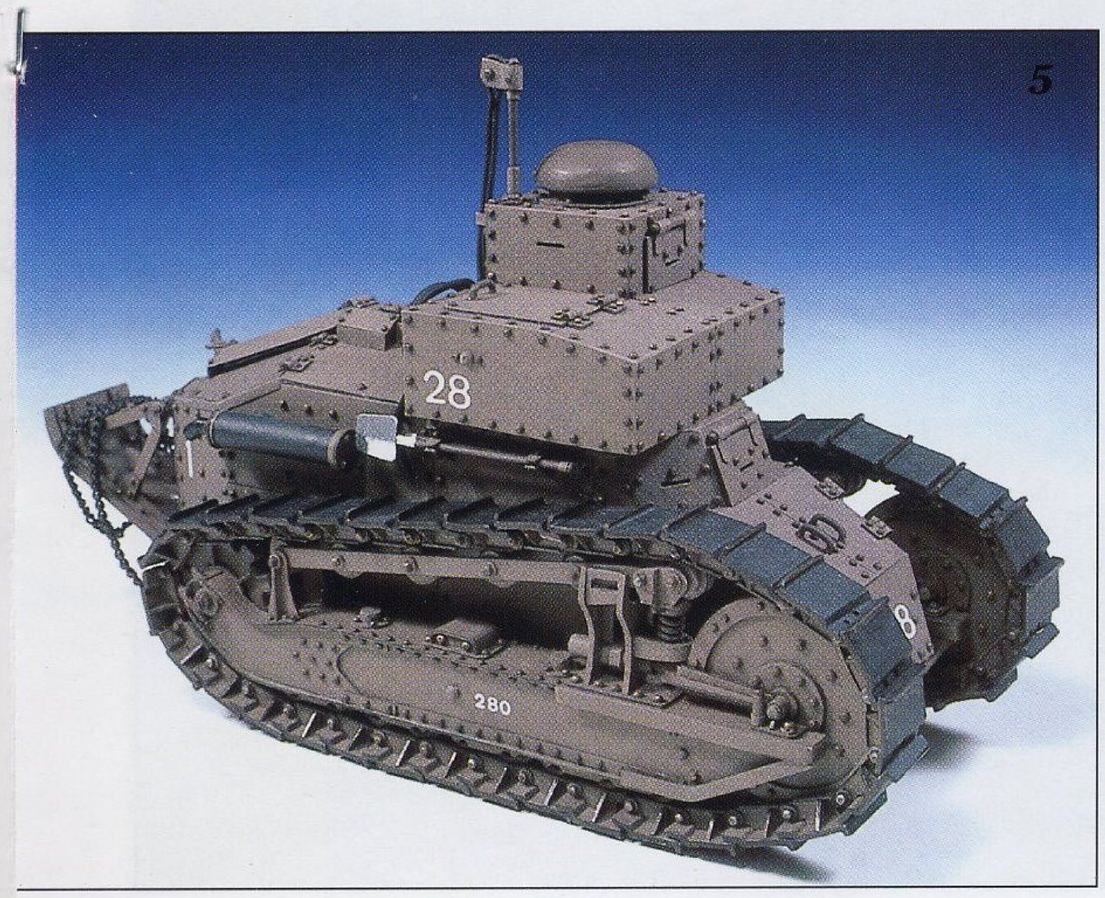
3

de futuras convocatorias ese ambiente de encuentro entre modelistas que le es característico. Por nuestra parte, nos queda agredecer las amabilidades que siempre han tenido los integrantes de esta Asociación con el equipo técnico de Euro Modelismo, y especialmente por el

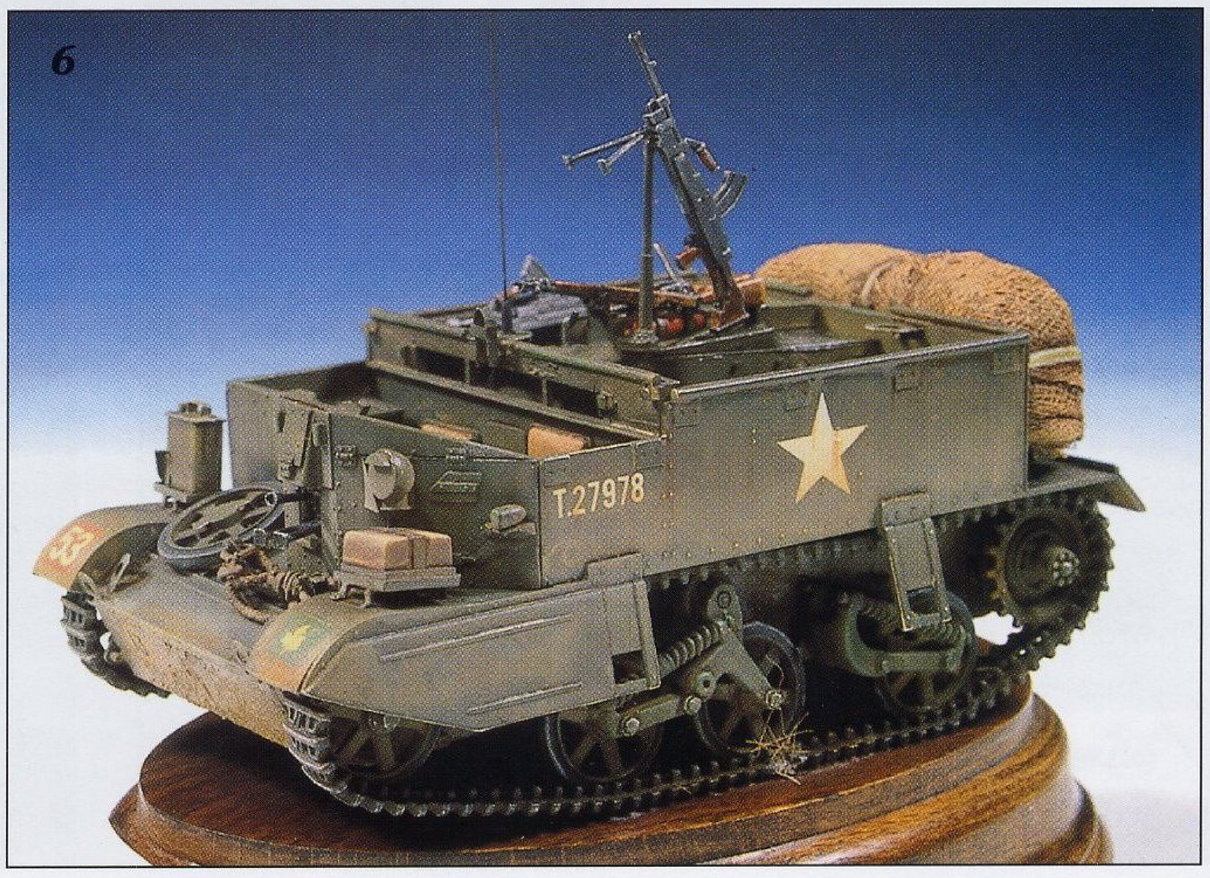
4

homenaje que nos rindieron al conmemorarse la salida de nuestro número cien.

La Asociación Cultural de Modelismo Estático de Almería desea expresar su agradecimiento a todas las personas y entidades que han colaborado en la organización de este III Concurso-Exposición «Almería 2000», especialmente a la Excma. Diputación de Almería, Caja Murcia y la empresa Piquersa, así como a todas las tiendas de modelismo de la ciudad.



5



6

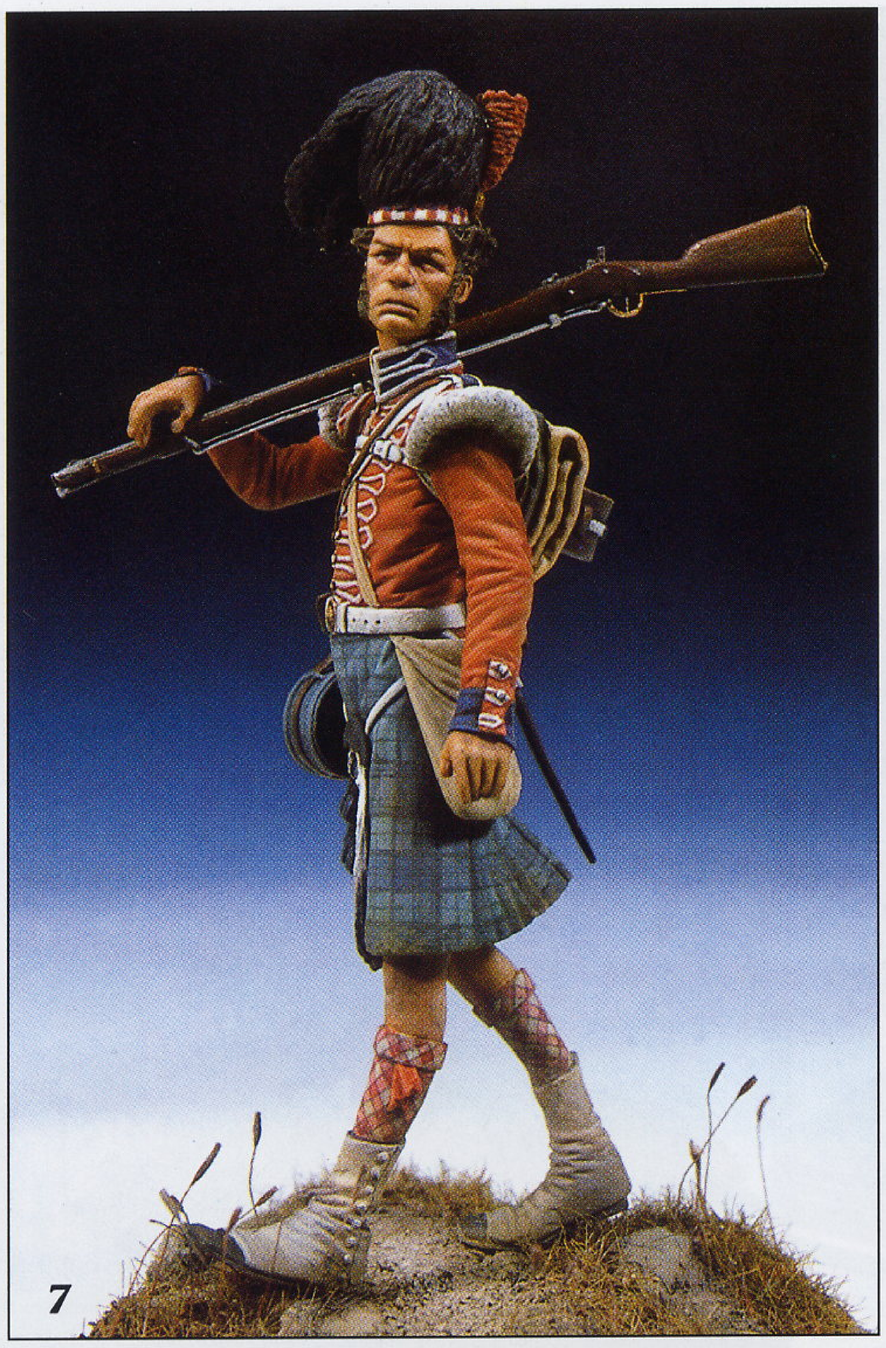
III Concurso-Exposición ALMERIA 2000

7. Categoría E1, medalla de bronce: *42th Highlanders, Crimea 1854,* ***de Luis Esteban Laguardia.***

8. Categoría E1, medalla de plata: *Brigadier Cia. de Elite, 2º Rgto. de Húsares, Sevilla 1810,* ***de Antonio López Lobo.***

9. Categoría E2, medalla de plata: *Defensa de Rorke´s Drift, 1879,* ***de Manuel Sánchez Montijano.***

10. Categoría E2, medalla de bronce: *Roman Legatus, Carthago 146 a.c.,* ***de Alvaro Lirio Domingo.***

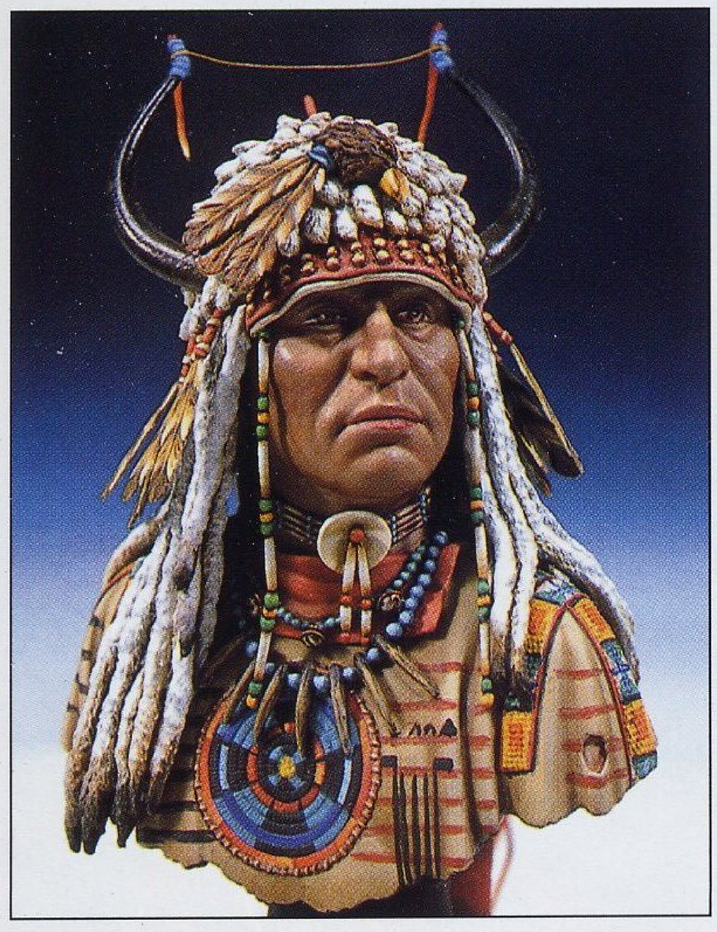


7

8

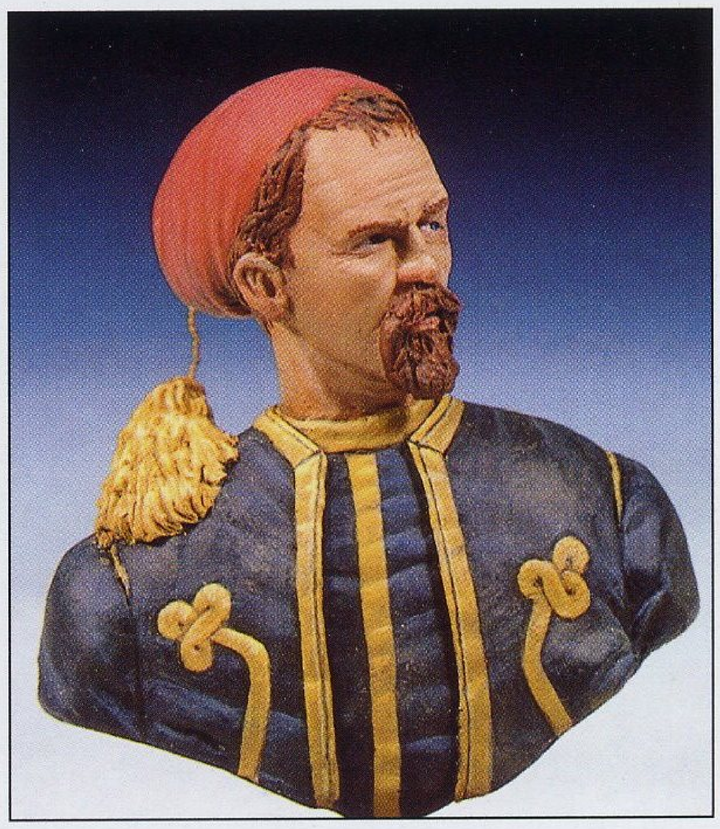
9

10



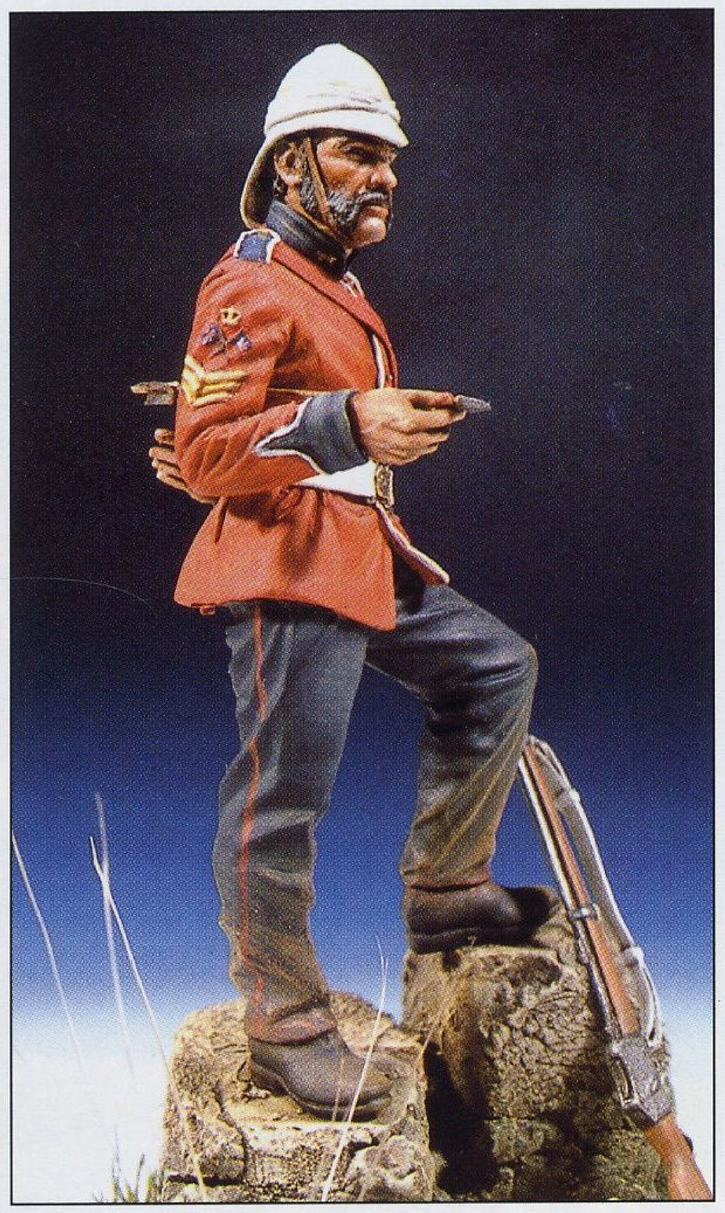
Categoría E7, medalla de plata:
Black foot blood warrior,
de José L. Muñoz Rodríguez.

Categoría E7, medalla de oro:
Highlanders, Balaclava 1854, ***de Manuel Sánchez Montijano.***

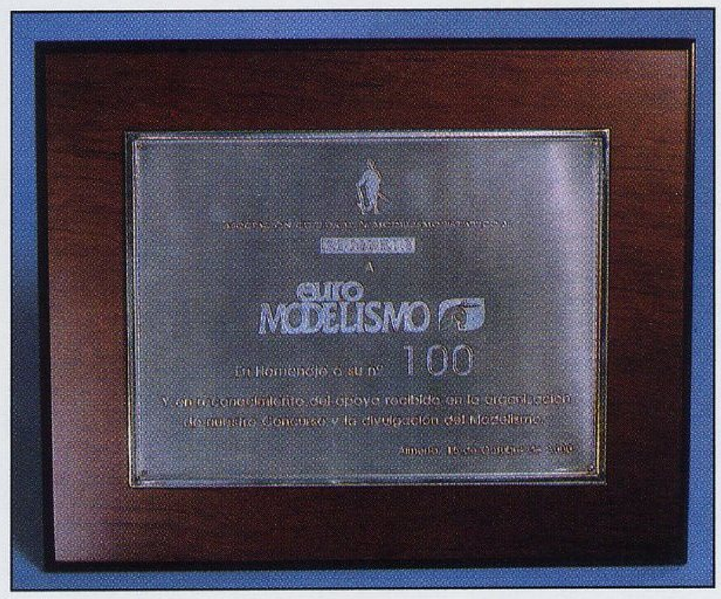


Categoría E7, medalla de plata:
Zuavo en Magenta, 4 de junio de 1859,
de Santiago Moltó Gutiérrez.

Categoría E4, medalla de bronce:
Oficial de Húsares, 2º Rgto., 1762, ***de José Almazán.***



Categoría E5, medalla de oro:
The man who would be king, ***de José L. Muñoz y Angel Terol.***



Placa commemorativa otorgada por la Asociación Cultural de Modelismo Estático de Almería.

HALCYON, 1/9

ALIEN 3

Por Diego Quijano Rodríguez
(fotos de Luciano Rodríguez Mosquera)

La saga de «Alien» ha conseguido borrar de nuestras mentes de una vez por todas la imagen de la vida extraterrestre bondadosa y familiar...

Por fin el terror tiene nombre, y en la tercera entrega sigue fielmente sus patrones de reproducción, para encarnarse en la criatura más canina y feroz. *«El centinela de la Reina, el hijo del perro... ha nacido en Fiorina 161...»*

El elaborado trabajo de transparencias destaca sobre todo en la cabeza. El degradado oscuro en la parte delantera y en los trazos trasversales se combina con degradados en amarillo y rojo.

EL MODELO/MONTAJE

Es un modelo de plástico inyectado cuyo despiece se basa simplemente en el tronco, extremidades, cabeza y cola, dividiéndose a su vez cada una de estas partes en dos mitades. Además el kit suministra la cubierta del cráneo de plástico traslúcido, lo que nos permitirá conseguir un interesante efecto de transparencia.

La fase de montaje resulta bastante simple y obviamente no constituye el principal reto de la figura. En primer lugar pegamos las dos mitades de que consta cada parte de la criatura, eliminando las uniones con *putty*, papel de lija y... cariño. A continuación ensamblamos nuestro Alien para volver a disimular las uniones entre el tronco y el resto de sus miembros, utilizando en este caso masilla de dos componentes tipo Milliput para poder modelar dichas uniones allí donde sea necesario, sobre todo si decidimos cambiar la postura de alguna de sus partes. Decidimos montar la cola en último lugar para que resulte más cómodo el proceso de montaje.

PROCESO DE PINTURA

Es la parte más entretenida y además se puede llevar a cabo con suma libertad, ya que podemos elegir entre varios tonos distintos. En la película se utilizaron varios disfraces de alienígena decorados de diferente manera según las tomas de rodaje; desde el color negro al marrón pasando por el gris, e incluso terminación metalizada. Se utilizaron además fuertes contrastes de luces y sombras, y una fotografía muy acentuada combinando colores calientes y fríos. Todo ello permite escoger entre una diversidad cromática mayor respecto a los Alien que se ven en el resto de la saga. En mi caso, y guiándome por la abundante documentación gráfica existente, elegí un tono marrón-anaranjado de aspecto quitinoso, similar al de algunos insectos como las famosas cucarachas, utilizando para ello esmaltes de Humbrol.

Comencé dando una capa general de marrón rojizo 160 *(german camouflaje red brown),* y después dos subidas de luz con el aerógrafo añadiendo al color anterior marrón claro 103 *(matt cream).* A continuación aplicamos un par de manos de barniz brillante acrílico que dejamos secar durante 24 horas, y que servirá para poder trabajar con los óleos posteriormente.

El siguiente paso estriba en pintar el interior del cráneo, situado bajo la cubierta de plástico transparente. Empiezo perfilando sus relieves con una mezcla de acrílicos de color humo *(smoke)* X19 y negro brillante X1 de Tamiya. Acto seguido doy transparencias con rojo X27 y amarillo X24, volviendo después a barnizar en acabado brillante. Todos estos procesos se llevan a cabo con el aerógrafo.

Antes de montar la cubierta traslúcida que cubre el cráneo es necesario pulirla bien, primero con papeles de lija de grano muy fino (sucesivamente del nº800, 1200 y 1500), y después con pasta de pulir tipo *Compound.* Para pegarla lo mejor es utilizar cianoacrilato tipo gel. Este mismo pegamento sirve también para «enmasillar» la unión que se produce y que posteriormente habrá que lijar y pulir tal y como se hizo anteriormente. Aunque hagamos esto con mucho cuidado es inevitable que el ajuste de la cubierta del cráneo produzca

La agresividad del alienígena aumenta con unos toques de rojo en el remate de la cola, en la punta de los dedos y en los dientes.

daños en la pintura de esa zona. Por ello habrá que repintarla, superponiendo la línea de pintura con la unión de dicha cubierta craneal y dejando el borde un poco difuso. A esto le sigue otra mano de barniz brillante acrílico y otro período de secado de 24 horas.

Para dar los sombreados utilizo óleo de un tono marrón muy oscuro, tierra sombra tostada, mezclada con un poco de color negro. Aplico el pigmento bastante diluído, poco a poco y por zonas, manteniendo las superficies trabajadas en posición horizontal hasta que el disolvente se evapore. No deben aplicarse excesivas cantidades de pintura; solamente una porción suficiente para que ésta se deposite en los bajorrelieves, ya que de lo contrario el óleo tardará mucho en secar y puede atacar a las capas anteriores de barniz. Esta fase es bastante lenta y hay que tomársela con paciencia.

Tras el óleo paso a dar con la técnica del pincel seco los mismos colores usados al principio (Humbrol 160 y 103), corrigiendo de este modo los defectos que haya podido producir el óleo y sacando luces sobre los detalles en relieve.

Nuestro Alien resulta ideal para experimentar técnicas y efectos con los colores, ya sea para remarcar detalles o imitar diferentes texturas.

El siguiente proceso consiste en dar transparencias con el aerógrafo, para lo cual utilizo colores transparentes acrílicos de Tamiya. Comienzo sombreando y perfilando las partes más en profundidad con color humo X19, al que añado un poco de negro brillante X1; la proporción de esta mezcla puede variarse según la zona a tratar y lo mejor es hacerlo de una manera instintiva, teniéndose en cuenta que al aumentarse la cantidad de negro brillante se transparentará menos la superficie que esté debajo. Pulverizo también esta mezcla sobre las articulaciones, la unión del tronco y de las extremidades, en las líneas principales de cada miembro y alrededor de todos los detalles que quiera perfilar.

La apariencia quitinosa de la figura, similar a la de los insectos, se obtiene principalmente al conjuntar los barnices y los colores transparentes.

Sigo con las transparencias, ahora de manera general sobre toda la figura, aplicando sucesivamente con el aerógrafo rojo X27, naranja X26 y amarillo X24, intentando que no quede ninguna zona sin cubrir por alguno de estos tonos e incluso superponiéndolos. Con ello consigo hacer más uniforme todo el conjunto, integrándose perfectamente todo el trabajo realizado durante las fases anteriores.

Las transparencias sobre la cubierta craneal merecen ser tratadas aparte. Primero coloreo la línea de unión con el resto de la cabeza y de la parte delantera del cráneo mediante la consabida mezcla de color humo y negro brillante, insistiendo hasta que el efecto resulte completamente opaco y dejándolo más difuso hacia el centro del cráneo. Después sobre estos bordes más difusos aplico amarillo transparente, superponiéndolo a las zonas negras. Con este mismo amarillo se hacen también una serie de trazos transversales que oscurezco en su centro con color humo. Termino dando rojo transparente entre la unión del amarillo y el color negro en los laterales y la parte delantera del cráneo.

He pintado los dientes con acrílicos de Vallejo, mezclando acero natural 864 con blanco 951 para que el pigmento metalizado no destaque excesivamente. Termino mi Alien con unas capas de barniz, combinando un 75% de barniz brillante con un 25% de satinado, y dando unicamente brillante sobre el cráneo, hombros y otras zonas puntuales para obtener un contraste de brillos.

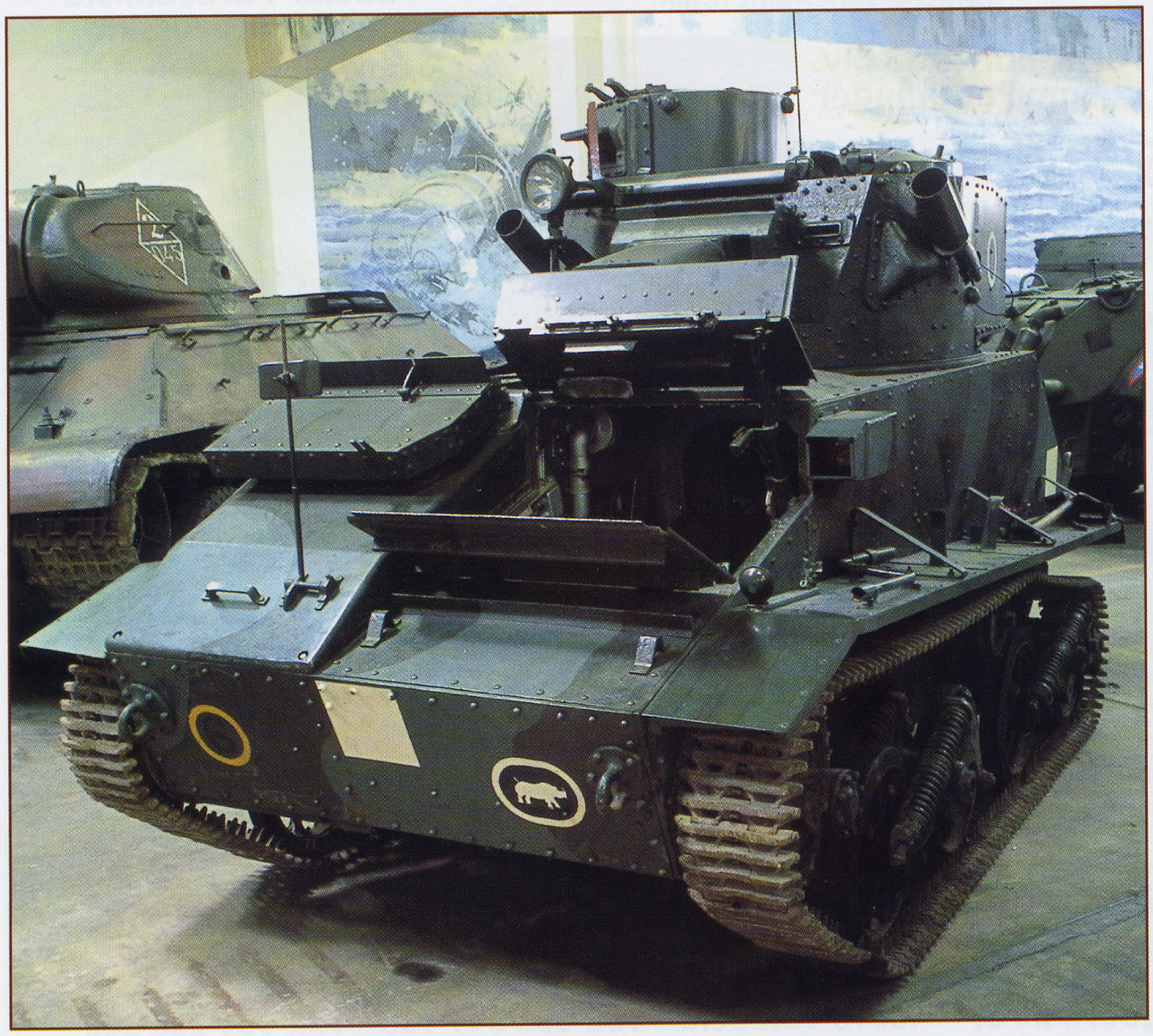
BIBLIOGRAFIA

- *Fantastic Magazine*, nº7, septiembre 1992.
- *Fangoria*, nº11, septiembre 1992. Starlog Communications Inc.
- *Impact 40*, nº30, agosto 1992. Jean-Pierre Putters. Mad Movies.
- *Cinefex*, nº50, mayo 1992.
- *Cinefex: Alien the Special Effects*. Titan Books, abril 1997.
- *Aliens*, de Lorenzo F. Díaz. Colección *Necrozine* nº3. Alberto Santos Editor.

Por Guillermo Coll Llopis

Musée des Blindés de Saumur

Los orígenes del actual Musée des Blindés de Saumur se remontan a finales de la Segunda Guerra Mundial. Después de la Liberación, los campos y carreteras franceses se habían convertido en un inmenso e improvisado almacén de vehículos y carros de combate, abandonados por las fuerzas alemanas.



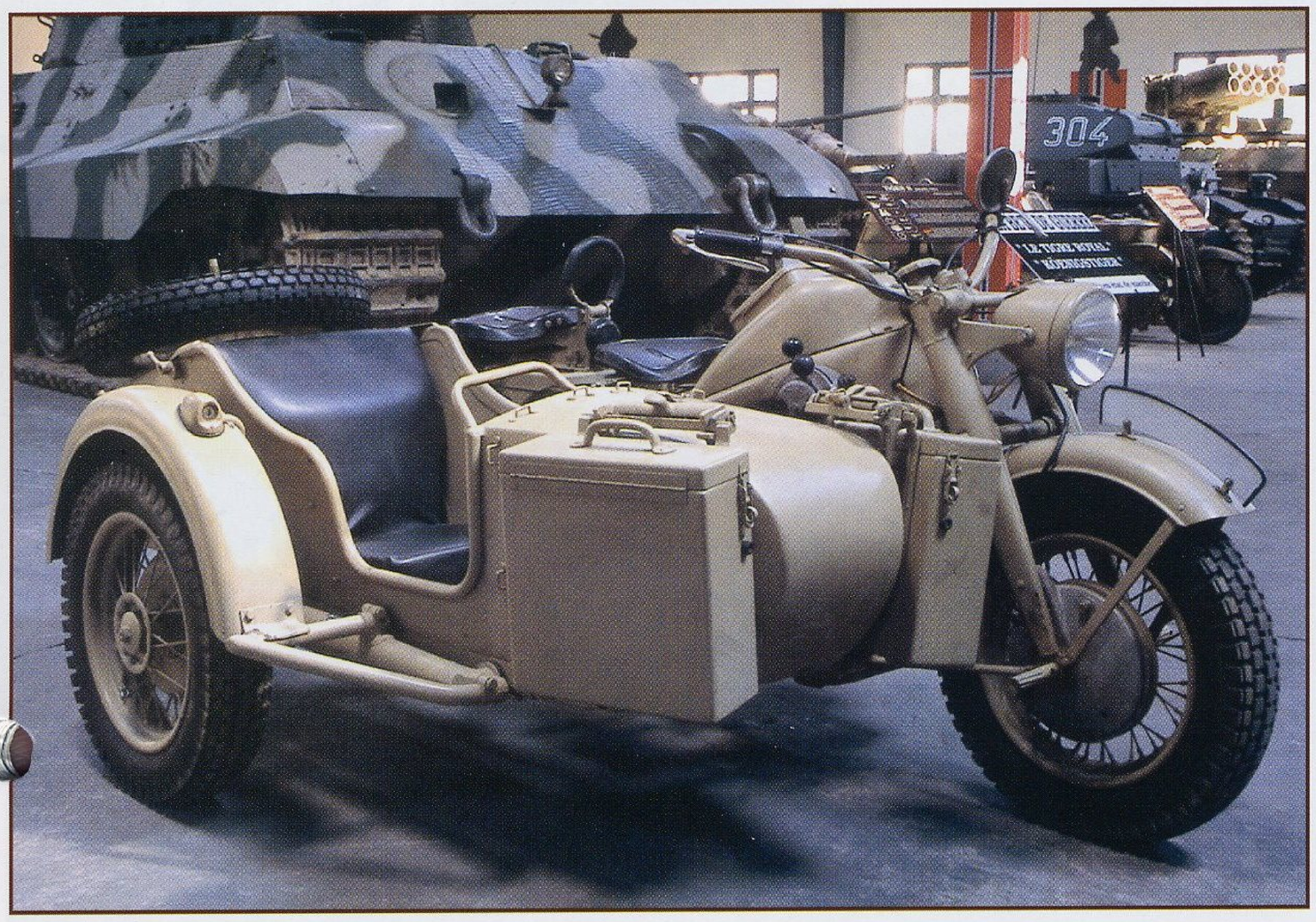
Todo este material fue oportunamente reunido y estudiado por los técnicos del ejército francés en el centro militar AMX de Satory; pero fue el coronel Michel Aubry (1926-1994) quien con su esfuerzo y entusiasmo logró organizar el embrión de lo que ahora es la colección de blindados más numerosa e importante del mundo. Veterano de la 2ª G.M. y de las guerras coloniales de Indochina y Argelia, en 1968 el coronel Aubry hizo trasladar a Saumur, y más concretamente a l´Ecole d´Application de l´Arme Blindée et Cavalerie, escuela donde se forman los cuadros del

«Tank Light» Vickers Mk.VI; ejemplar construído en 1937. El pequeño blindado británico se expone en un magnífico estado de conservación.

arma acorazada francesa, una parte de los vehículos que habían sido evaluados en aquellos años de posguerra.

En 1971 Aubry fue nombrado a su vez director del llamado Centre de Documentation sur les Engins Blindés (CDEB); institución creada en Saumur en 1965 con el objetivo de conservar y estudiar los vehículos militares históricos, y que desde un principio realizó una intensa labor de búsqueda en instalaciones del ejército, centros de pruebas, campos de tiro, etc., para salvar el máximo de material posible y sumarlo al ya existente en la EAABC. Para aumentar los efectivos de su colección, también colaboraron con el CDEB algunos fabricantes de armamento y fuerzas acorazadas de otros países mediante la donación de prototipos y de vehículos dados de baja.

A finales de los años setenta el CDEB se había convertido prácticamente en un museo, aunque para visitar sus instalaciones era imprescindible una autorización militar. Finalmente, un decreto emitido el 29 de marzo de 1982 autorizó oficialmente la creación conjunta del Centre de Documentation sur les Engins Blindés y del Musée des Blindés.



Una de las motos alemanas más conocidas de toda la 2ª G.M.: la Zündapp KS750.

EL ACTUAL MUSEO DE BLINDADOS DE SAUMUR

Las modernas instalaciones del Museo, denominado oficialmente como Musée des Blindés «Général Estienne», han ido conociendo a lo largo del tiempo sucesivas ampliaciones. En un principio comprendía tres salas temáticas, aumentadas hasta las once con las que cuenta hoy día. Este completo recorrido a lo largo de la historia de los ingenios blindados permite conocer su desarrollo técnico desde la Gran Guerra hasta la actualidad. Además del material expuesto el Museo también cuenta con una pequeña sala en la que se puede admirar una numerosa colección de maquetas, y dispone de una tienda que ofrece desde recuerdos y objetos de militaria hasta libros y kits. Su actual Director, el coronel Olmer, está al frente de un equipo de quince personas encargadas de las funciones técnicas y administrativas del centro.

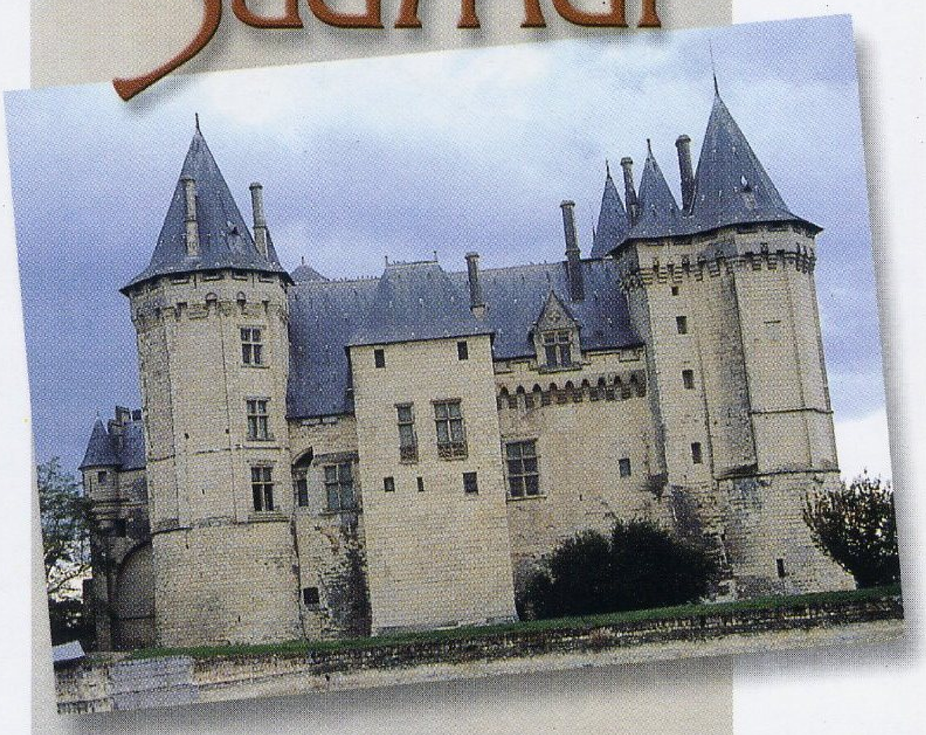
En 1985 los fondos del CDEB/Musée des Blindés sumaban un total de 500 vehículos, cantidad aumentada a los 850 con los que cuenta en la actualidad, de los cuales 250 se encuentran en perfecto estado de funcionamiento y 200 están permanentemente expuestos al público. Además de numerosa es también una variada colección que abarca modelos desde 1917 hasta la actualidad, originarios de doce países diferentes.

Complementarias a las funciones que le son propias, el Museo organiza y colabora en multitud de actividades, que comprenden desde la convocatoria de concursos de modelismo hasta su participación en diversos actos conmemorativos o la cesión de vehículos para el rodaje de documentales y películas, destacando sobre todo las espectaculares exhibiciones de material rodante dentro del llamado *Carrousel de Saumur*.

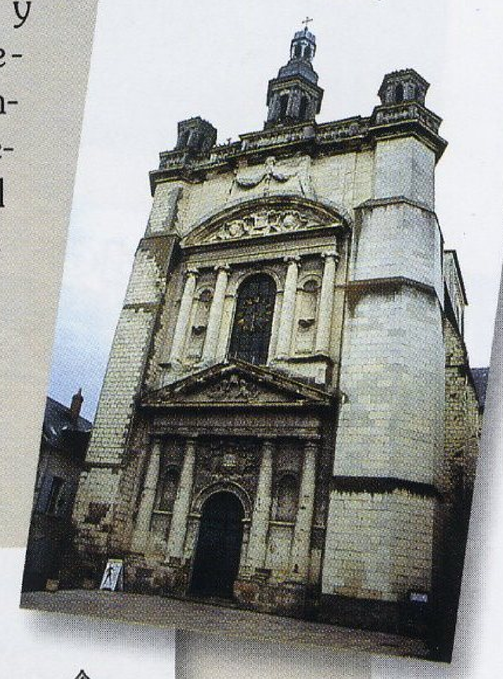
EL C.D.E.B.

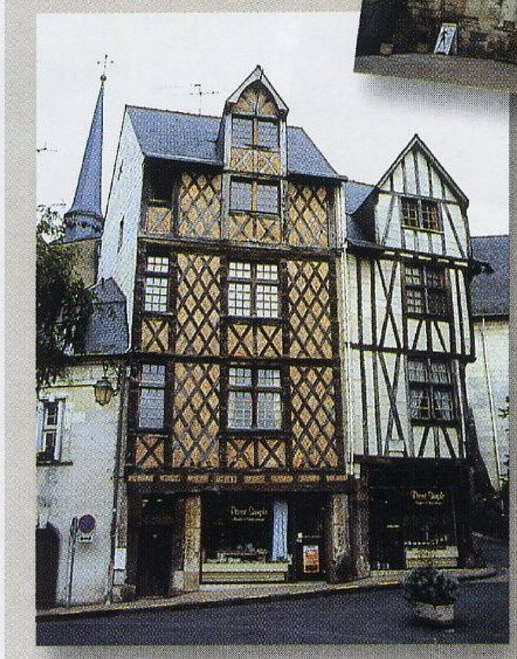
Una vez realizada nuestra pormenorizada visita al Museo, obtuvimos autori-

La ciudad de Saumur



Situada en el departamento de Maine-et-Loire, a orillas del gran río francés, los orígenes de Saumur se remontan a la época celta. Una visita al Museo de Blindados nos permitirá conocer a su vez una villa que conserva en su casco histórico interesantes monumentos. Entre ellos destaca sobre todo el impresionante Le Château, ubicado en una elevación de terreno desde el que se domina toda la ciudad y cuyos orígenes se remontan al siglo XI. La fortaleza aloja en su interior un museo de artes decorativas con una rica colección de cerámica, tapices y otros objetos. También resultará agradable caminar por los barrios de Saint-Pierre y Saint-Jean, que conservan iglesias, palacetes y otros edificios desde la época medieval hasta los siglos XVII y XVIII. De visita obligada son las iglesias de Saint-Pierre, Saint-Nicolas y Notre-Dame-de-Nantilly; el convento de Notre-Dame-des-Ardilliers; o el edificio militar de la École de Cavalerie, fundada en 1768.

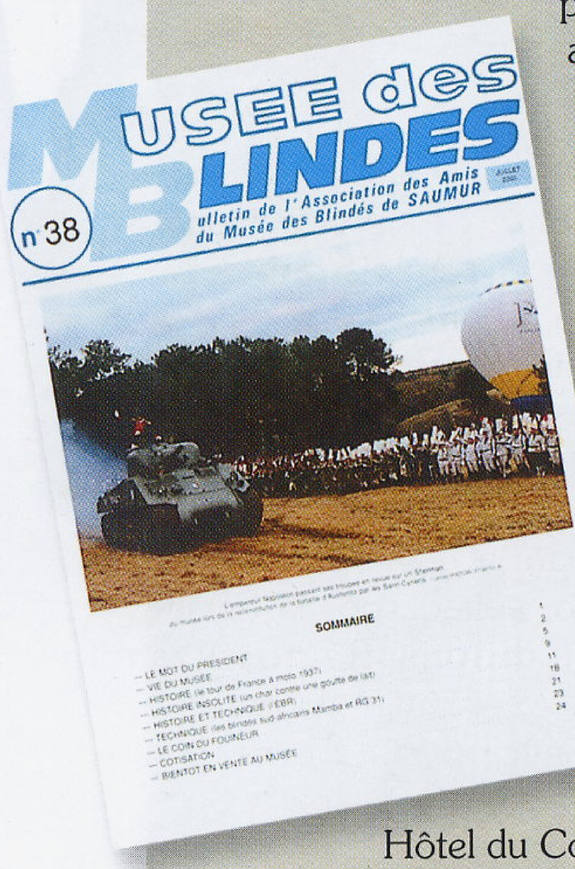




Les Amis du Musée des Blindés de Saumur

El Museo de Saumur es una institución de origen militar no lucrativa, y por lo tanto su presupuesto depende de las subvenciones otorgadas por el Ministerio de Defensa francés, colectividades locales, Ayuntamiento, Gobierno Regional, etc. Además de esto, la «Asociación de Amigos del Museo de Blindados de Saumur», fundada en 1977, nació con el objetivo de agrupar a todas aquellas personas que se sientan interesadas y deseen colaborar mediante una cuota anual en el presupuesto que implican los trabajos de mantenimiento y restauración de los vehículos, así como en la mejora de las instalaciones del propio Museo y en la ampliación de su colección. Dicha asociación también fue creada para ayudar al Centre de Documentation des Engins Blindés en la gestión del Museo, realizando al mismo tiempo una importante labor en pro de la difusión técnica e histórica de los blindados y como forma de reforzar el contacto entre los aficionados a los vehículos militares.

Tanto si se es miembro benefactor (cuota mínima anual de 600FF) o miembro activo (cuota mínima anual de 140FF para residentes en Francia y de 200FF para residentes en el extranjero), se tiene derecho a acceder gratuitamente al Museo en su horario habitual, hacer visitas particulares a las secciones no abiertas al público, asistir a conferencias y a recibir un boletín periódico informativo. Para más información dirigirse a su domicilio social:



E.A.A.B.C.
Hôtel du Commandement
1 place du Chardonnet
49409 SAUMUR-CEDEX
Web: www.musee-des-blindes.asso.fr

zación de sus responsables para acceder a los talleres donde realiza su labor el personal técnico del Centre du Documentation des Engins Blindés; un lugar de acceso vedado al público y en el que lógicamente está prohibido hacer fotografías.

Guiados por el coronel Olmer entramos en una nave y encontramos primero a un operario afanado en la restauración de un pequeño Simca, versión francesa del Fiat *Topolino,* imaginándonos cómo quedaría camuflado y con la Cruz de Lorena pintada en las puertas, igual que los utilizados por las fuerzas de liberación. Seguimos avanzando por diversos almacenes entre una ingente cantidad de cajas donde se guardan y clasifican miles de piezas de repuesto, motores enteros, centenares de eslabones de cadenas apilados en el suelo, manuales técnicos y armamento. Finalmente desembocamos en un enorme depósito de carros, y como modelistas, cuesta trabajo encontrar un modo de comenzar a describirlo. Apretados unos contra otros allí había, entre muchas más «cosas», tres carros Panther; todas las versiones importantes del Sherman; un Alligator con torreta y cañón de 75mm; un M18 Hellcat a medio restaurar...; todos perfectos y muchos de ellos en «estado operativo». Luego, en sendos patios, encontraríamos dos nuevas sorpresas: un T-62 iraquí tal y como fue capturado por la Legión Extranjera en la Guerra del Golfo, y sobre todo un cañón alemán de 8,8 cm con la pintura auténtica; el amarillo oscuro con manchas pulverizadas de marrón rojizo y los símbolos tácticos blancos torpemente pintados a brocha. Difícil va a ser para el CDEB la restauración de esta pieza sin alterar su acabado original.

La labor que llevan a cabo los técnicos del CDEB es muy importante, puesto que ellos son los responsables de la total restauración y mantenimiento del material. Este centro cuenta también con la colaboración de un entusiasta equipo de «ojeadores» encargado de informar acerca del descubrimiento de vehículos o parte de los mismos y toda clase de «restos arqueológicos» que pudieran ser interesantes. De esta manera fue localizado y recuperado el casco de un King Tiger sumergido en un estanque de Parroy, con el cual y sumando los restos de catorce carros distintos se pudo reconstruir una de las joyas emblemáticas del Museo y único ejemplar en estado de funcionamiento de los cinco que se conservan en todo el mundo. Del mismo modo se hizo con los restos de un Renault R 35 localizados en el polígono de tiro de Auvours, o con un ZSU-23 Shilka encontrado en la antigua Alemania del Este en un estado lamentable y puesto en funcionamiento por el personal del CDEB en apenas dos meses.

Una de las salas más atractivas del Museo es la dedicada a los carros franceses de la 2ª G.M. En ella podemos admirar modelos como el Renault R35, Somua S35 y este «Char B 1bis».

CONDICIONES DE LA VISITA

Conscientes del interés que tiene para todos los aficionados a los vehículos militares, y especialmente para los modelistas, los responsables del Museo facilitan en la medida de lo posible la

Tractor de artillería Somua MCG5.

y en horario de verano de 9,30 a 18,30 horas. El precio de la entrada es de 25FF. (Datos según folleto del Museo).

Dirección: 1043 route de Fontevraud, 49400 SAUMUR.
Tel.: (33) 02 41 53 06 99
Fax: (33) 02 41 53 06 90
www.musee-des-blindes.asso.fr

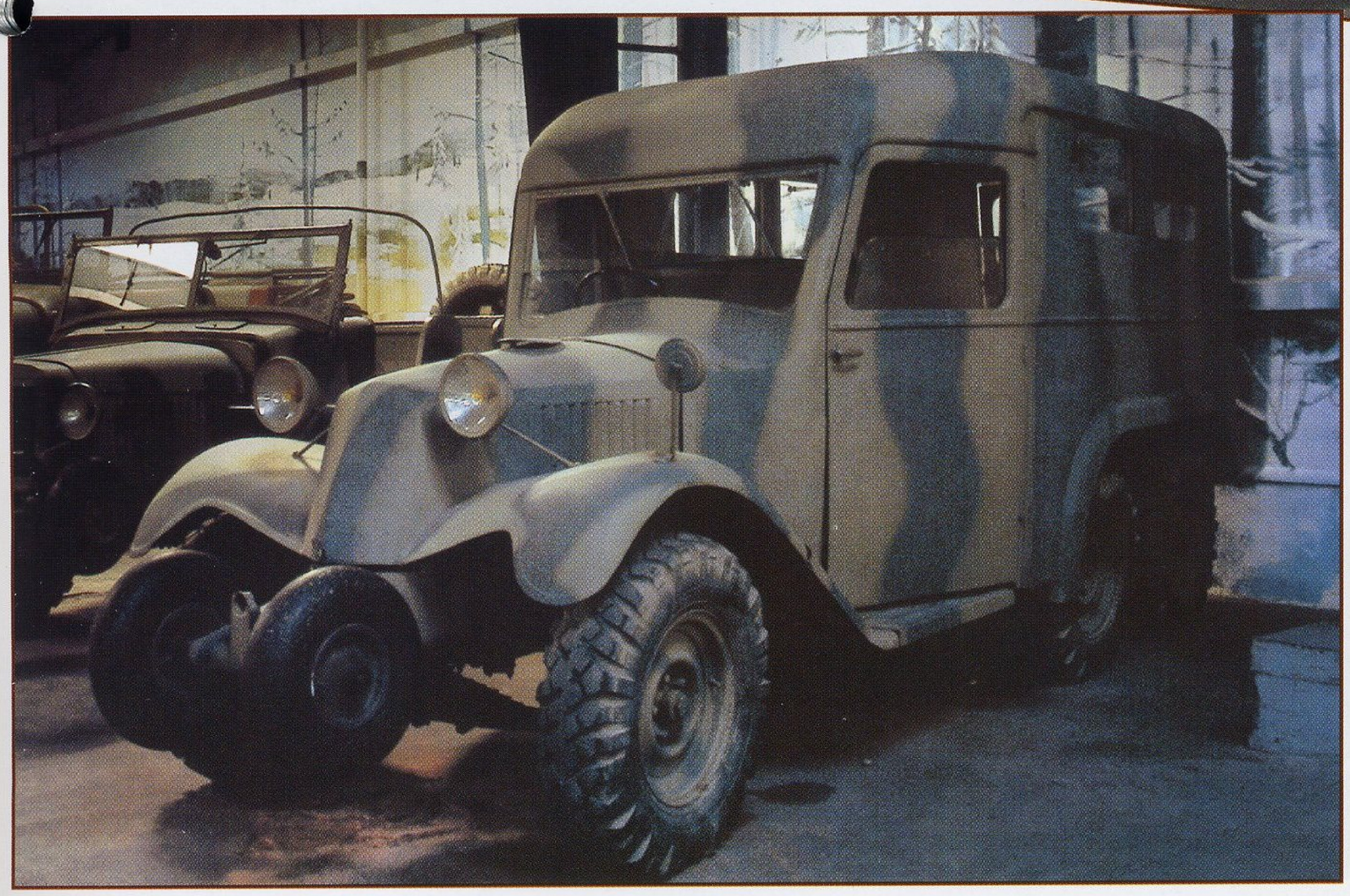
En la sala dedicada a vehículos curiosos se encuentra un tractor Hanomag, utilizado en la 2ª G.M. para el transporte de bombas V-2. Este ejemplar prestó servicio en el Ejército francés hasta 1985.

observación del material que allí se expone. Conviene recordar, sin embargo, la total prohibición de manipular y subirse a los vehículos. En cuanto a tomar fotografías para uso propio o como simple recuerdo, lo mejor es informarse y pedir permiso en la entrada. La realización de fotos para su publicación requiere obligatoriamente la tramitación de un permiso especial.

El Musée des Blindés se encuentra algo alejado del casco histórico de Saumur, pero su ubicación exacta está puntualmente indicada en las principales calles y bulevares de la ciudad.

Horario: Abierto todos los días. Durante los meses de invierno de 10 a 17 horas,

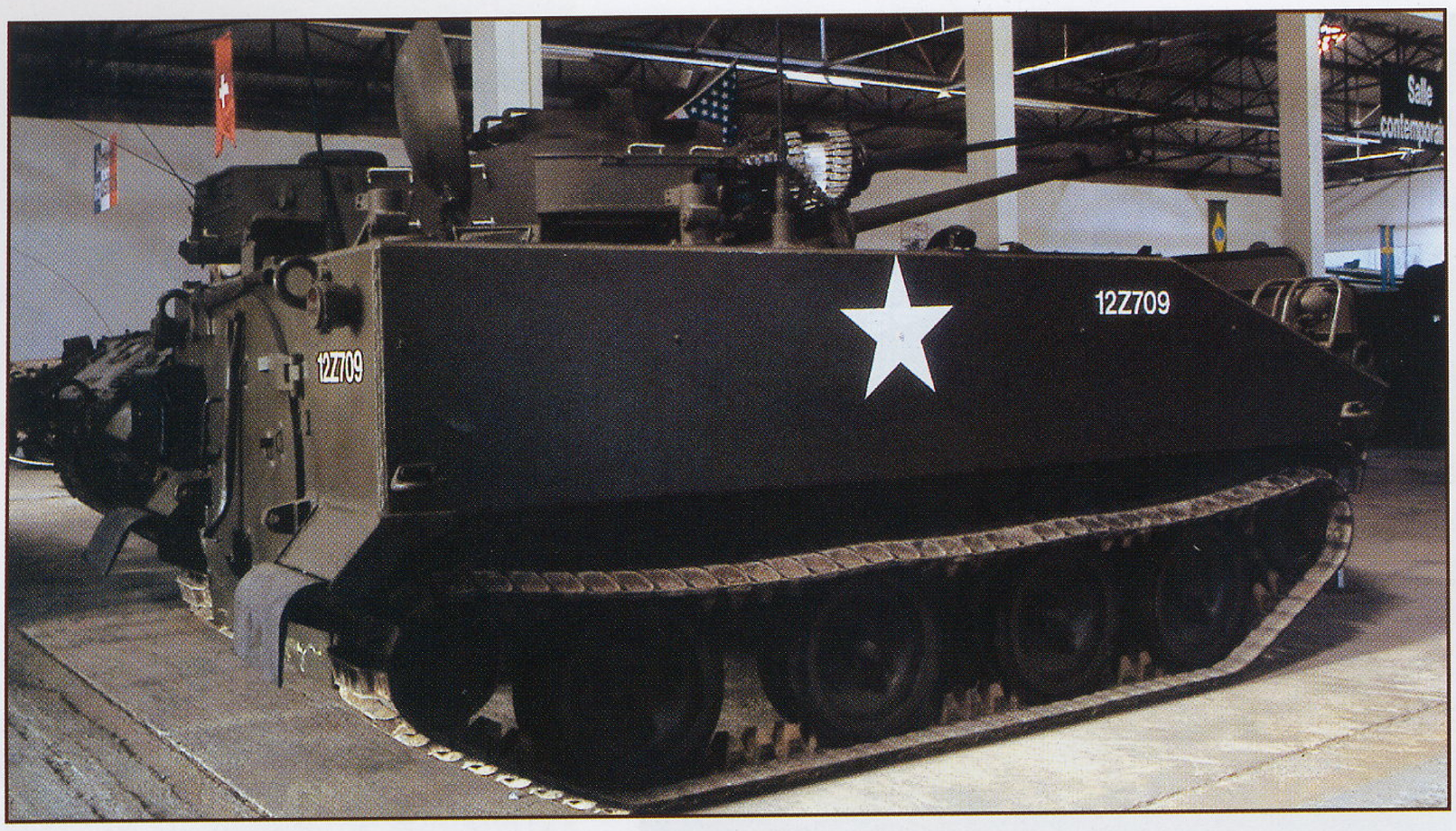
Este pequeño camión Lorraine L72 de 1936 fue utilizado por las fuerzas germanas como ambulancia.



AGRADECIMIENTOS

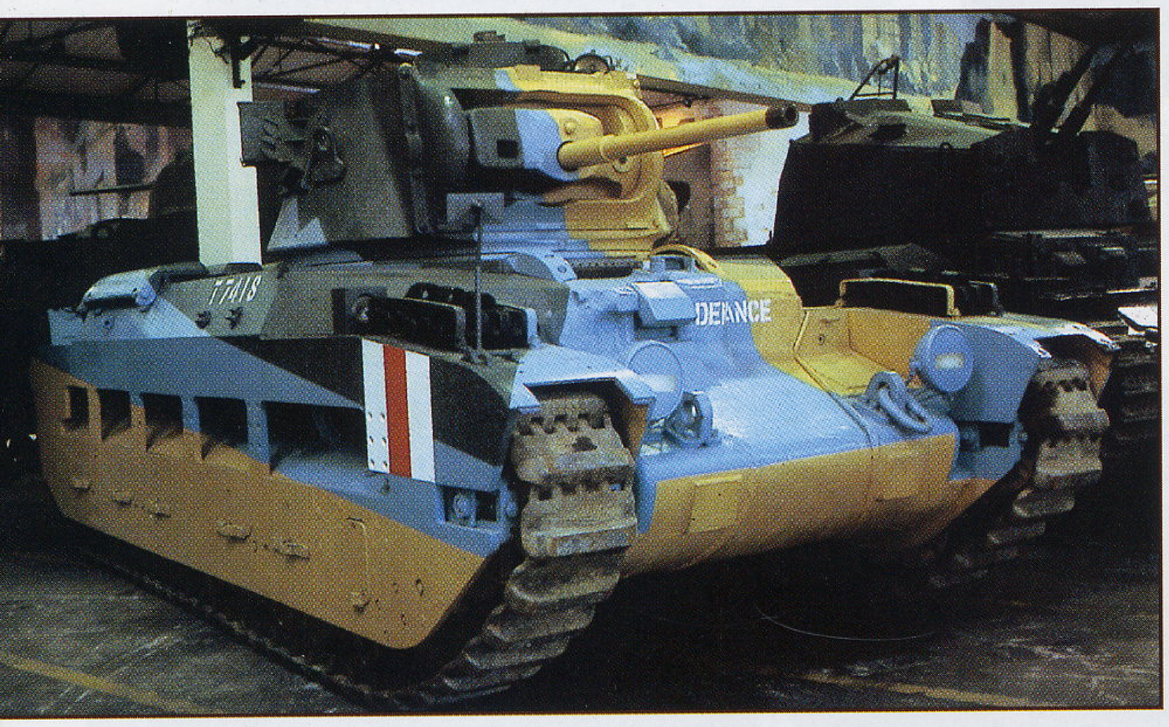
Euro Modelismo desea agradecer a todo el personal técnico y administrativo del Museo su amabilidad y colaboración, especialmente al coronel Olmer.

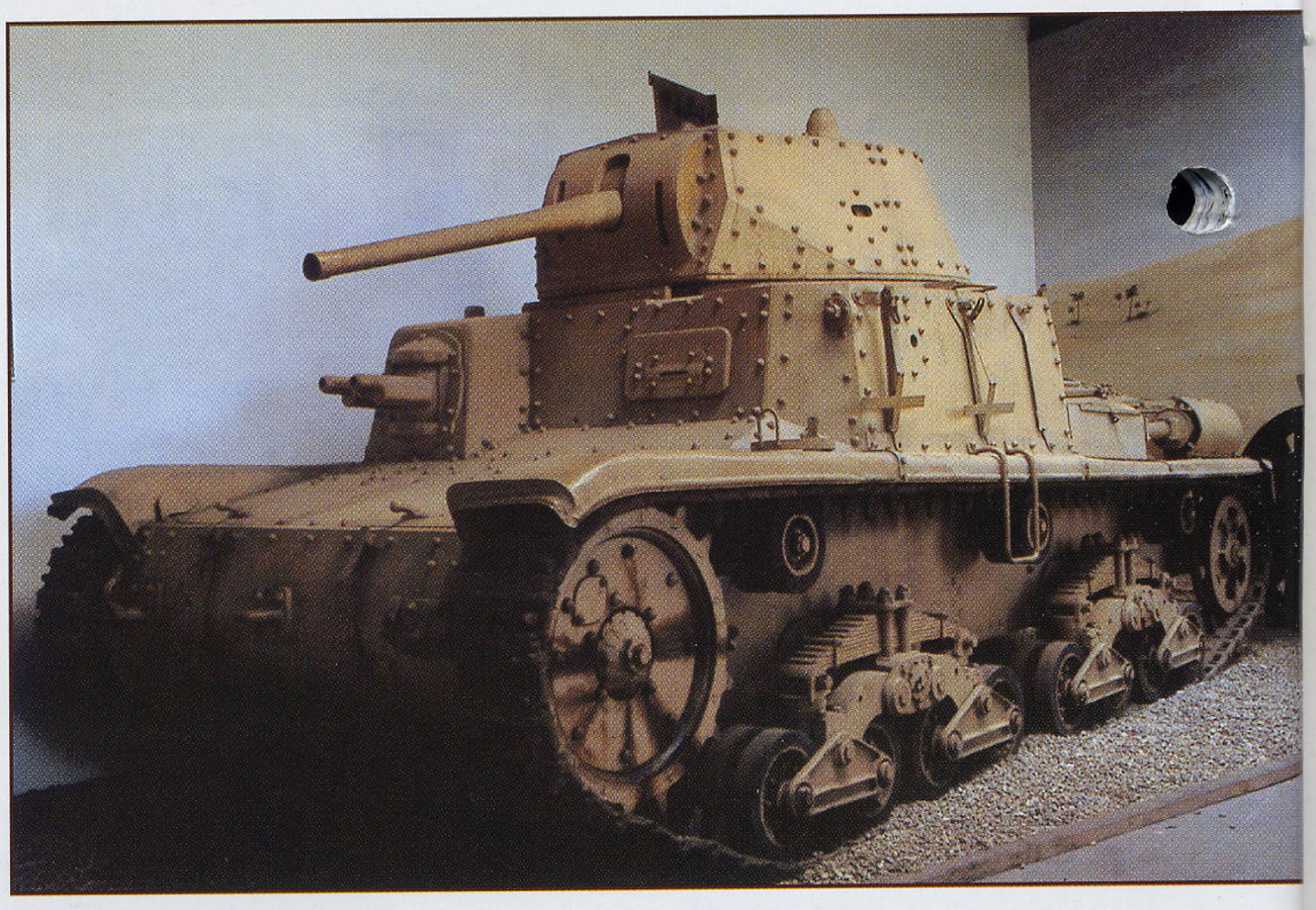
Para la realización del presente reportaje también se ha utilizado la guía de visita del Museo, editada por la Société d´Éditions Régionales (CIDEV); así como la guía de la colección *Itinéraires du Patrimonie* dedicada a Saumur y editada por l´Association pour le développement de l´Inventaire général (ADIG).



M114 A1 de reconocimiento; blindado construido por Cadillac y armado con un cañón de 20mm.

Los blindados italianos de la 2ª G.M. están representados por un M13/40 y este «carro armato» M15/42 de construcción Fiat.





Este Mk.II Matilda (A12), está decorado como perteneciente al 4º RTR, 32ª Brigada, Operación «Crusader», en noviembre de 1941.

Algunos de los vehículos se exponen rodeados de ambientación, caso de este KV-1 ruso.

Uno de los mejores ejemplos del magnífico trabajo realizado por el personal técnico del Museo de Saumur lo muestra este M4 Sherman.

MATERIAL EXPUESTO AL PUBLICO

Sala 1914-1918:
Camión Renault
Carro Saint-Chamond
Carro Schneider
Renault FT 17

Sala Francia 1940:
F.C.M. 35
Hotchkiss H 39
Panhard AMD 178
Renault AMR 33
Renault B 1bis
Renault R 35
Renault R 39
Renault UE 31
Side Gnome & Rhône
Somua S 35

Sala Alemania 2ª G.M.:
Bergepanther
Brummbär (StPz.IV)
Hetzer
Hummel
Jagdpanther
Jagdpanzer IV
Kleines Kettenkrad
King Tiger
Marder I
Marder III
Marder FH 18M
Marder 38
Möbelwagen
Panther
Panzer II
Panzer III
Panzer IV
Pz.IV/70 Zwischelosung
Sd.Kfz.10
Sd.Kfz.11
Sd.Kfz.250/1
Sd.Kfz.251/7
Sturmgeschütz III
Sturmhaubitze III
SwS & Nebelwerfer 42
Tiger I
Wespe
Zündapp KS750

Sala Italia 2ª G.M.:
Carro Armato M15-42
Littorio M13-40
Obús 75/38

Sala de Curiosidades:
Automóvil G. Irat
Bicicleta Suiza 1896
Bison
Chariot Alemán
ELC bis
Faux Schneider
Ford Sea Speed
Goliath
Hanomag ST100W
Hornet Malkara
Kraka Lastkraftwagen
Misiles
Moto Cadet Saumur
M24/Panzer
Sd.Kfz.210
Snow Track
Schwimmwagen
Tanqueta Fouga
Tractor de infantería
Trippelwagen
Vespa con cañón
VBL

Sala Pacto de Varsovia:
BDRM-2
BMP-1
Bov Spaag
BTR-70
BTR-152
Cañón Skoda VZ 34
Cañón Zis 2
GT-MU-SPR-1
Kraz 255 B
MTLB
OT-64
PT-76
RM-70
Trabant 601A
T-34/85
T-54
T-55
T-62
T-72

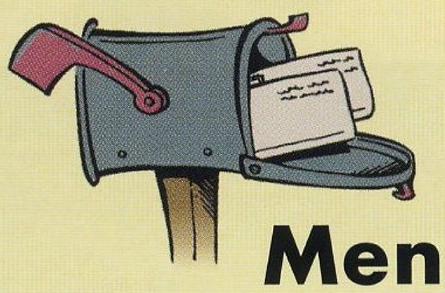
Sala Aliados 2ª G.M.:
Bren Carrier
Centaur
Churchill Mk.V
Comet
Crusader III AA
Dingo
GMC DUKW
Jeep Willys
KV-1
Marmon Herrington
Matilda Mk.II
M3 Lee/Grant
M3A3 Stuart
M4 Sherman
M8 Greyhound
M10 Tank Destroyer
Sexton SPG
Staghound T17 E1
SU-100
T-34/76
Valentine
Vickers Mk.VI

Sala Francesa:
AMX 10 P
AMX 10 RC
AMX 13
AMX 30 B mineroller
AMX 30 B2
AMX 30 Pluton
AMX 40
AMX 50
AMX Leclerc
ARL 44
Ferret Mk.2
Half-Track M3
Humber Mk.I
Jeep-Delahaye
LVT4 Alligator
M-8
M-24 Chaffee
Panhard AML 90
Panhard EBR FL II
Panhard ERC Sagaie
Panhard VBL
Peugeot P4/21
Saviem VAB
Weasel M-29C Crabe

Sala de Motores:
Caja cambios AMX 13
Motor/caja c. King Tiger
Motor T-34
Motor Panhard EBR
Motor T-62
Motor M-47
Motor Sherman
M./caja c. Renault B 1bis
Motor Renault R 35
Motor AMX 30
Torreta AMX 10RC Giat

Sala de Cañones:
Ametralladora Maxon
APX-SAL 37
Cañón de 75 mm
EBR general De Gaulle
FH18 obús 105 mm
Flak-30
Flakvierling 38
GMC del general Leclerc
Howitzer M1
Jeep
Laffly S 15R
Laffly 6x6
Lorraine L 72
Mortier de forteresse
Nebelwerfer 41
Nebelwerfer 42
Oerlikon 20 mm
Ordnance QP 6 lb.
Oto Melara 56
Pak-35/36
Pak-38
Pak-40
SA-L mod.34
SpZb 41
SA modelo 1937
Unic Kégresse P 107

Sala Contemporánea:
Alvis Saracen
Cascavel Mk.II
Centurion
Chieftain
Conqueror
Daf YP 408
EBR VTT
GMC Ambulancia
Jagdpanzer Kanone
Leopard I
Leopard II
Leven
Lynx
M-26 Pershing
M-41 Walker Bulldog
M-47
M-48 Patton
M-60
M-114
PZ 61
Simca 5
STRV 103 «S tank»



Mensajes

OTROS MUSEOS INTERESANTES

Le Musée Cadillac: Se encuentra a 36 km de Saumur, tomando la carretera N152 desde esta ciudad en dirección a Tours. Situado en el Château de Planchoury, muy cerca de Langeais, su ubicación exacta está bien señalizada. Se trata de la colección reunida por el industrial belga Robert Keyaerts, y en ella se pueden admirar lujosos automóviles Cadillac de todas las épocas en perfecto estado, como el *Town Cabriolet V16* de 1933 que perteneció a la actriz Marlene Dietrich y el exclusivo *Eldorado Convertible Coupé* de 1953. Horario: abierto solamente desde el 1 de abril al 30 de septiembre, todos los días durante estos meses de 10 a 18 horas. Tienda y cafetería. No fotos. Tel.: (33) 02 47 96 81 52.

Musée Maurice Dufresne: Por la misma carretera y casi enfrente de Le Musée Cadillac, pero desviándonos ahora hacia Marnay (Azay-le-Rideau), está expuesta la fabulosa colección de la persona que da nombre a este museo, única en el mundo y la más grande de Europa. Comprende más de 3.000 máquinas y vehículos antiguos restaurados, desde maquinaria agrícola y automóviles hasta locomotoras y aviones, además de otra colección que muestra unos 2.000 tipos de armas. Horario: puede variar según la temporada, pero generalmente es todos los días de 9,15 a 18 horas. Restaurante-Cafetería. Parking gratuito. Tel.: (33) 02 47 45 36 18.

Le Musée de l´E.N.S.O.A.: Una visita ideal para el viaje de regreso a casa. Salimos de Saumur por la N152 en dirección a Tours para enlazar allí con la autopista A10 en dirección sur hacia Burdeos (Bordeaux). Entre Poitiers (donde está *Futuroscope)* y Niort podemos desviarnos un poco hacia la localidad de Saint-Maixent-l´Ecole, donde se encuentra la École Nationale de Sous-Officier d´Active, que alberga dos colecciones. Por un lado «Le Musée du Sous-Officier» que muestra la evolución del cuerpo francés de suboficiales desde finales del siglo XVIII hasta nuestros días; por el otro «Le Musée du Souvenir», que evoca la vida militar en la escuela de Saint-Maixent entre 1881 y 1967. Ambos forman una espléndida colección de armas, uniformes, condecoraciones, cuadros, fotografías y objetos diversos. Horario: abierto todos los días de 13,30 a 17,30 horas. Entrada y parking gratuitos. Tel.: (33) 05 49 76 84 76.

Antes emprender cualquier excursión es recomendable confirmar horarios, condiciones de visita para grupos, permiso para hacer fotos, etc. La entrada a uno de estos museos suele costar entre 35/40FF por persona.

(Datos vigentes en septiembre de 2000).

Marder I con cañón anticarro de 75mm, sobre chasis de la «chenillette» Lorraine 37L. El Museo cuenta también con los Marder-Hotchkiss, Marder III, Marder 38H y Wespe.

Una de las últimas incorporaciones del Museo es este T-72 en estado de funcionamiento, recuperado en la antigua Alemania del Este y asiduo participante en las exhibiciones del «Carrousel de Saumur».

Ultima versión del famoso Panzer IV Ausf.J, recientemente restaurado.

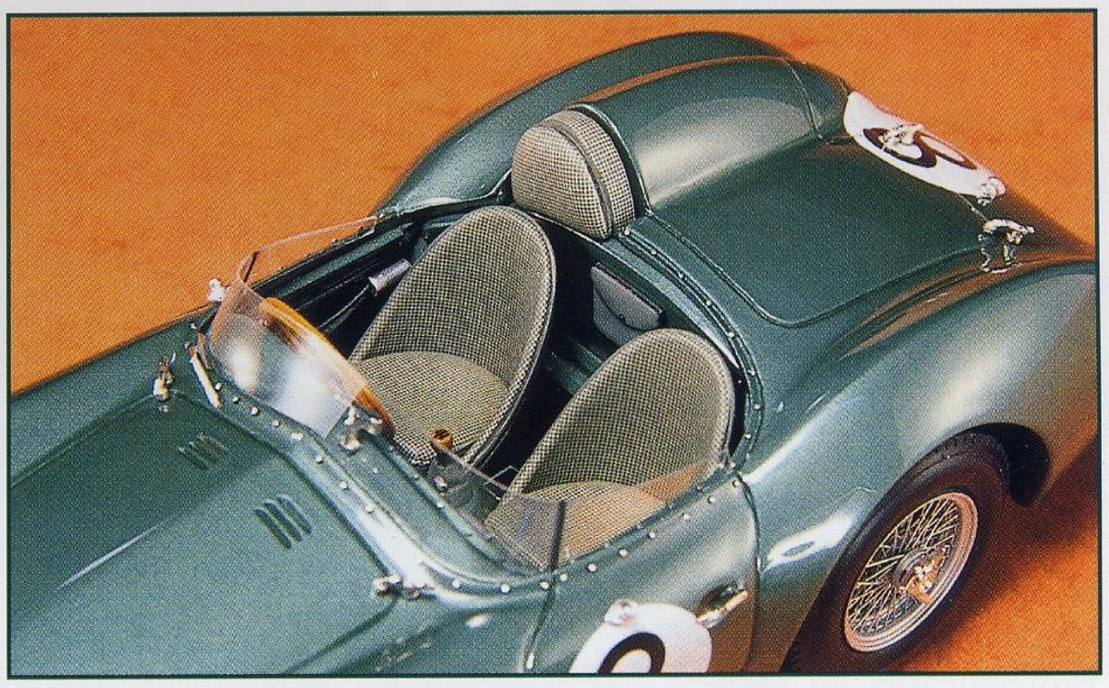
ASTON MARTIN DB3S

CMA, 1/24

Asiduo participante por aquellos años en las 24 Horas de Le Mans, el equipo Aston Martin inscribió en la edición de 1956 dos unidades del modelo DB3S, sucesor del famoso DB3 de 1951.

☞ *Por Luis Amarillas Serrano*

A finales de 1952 uno de los ingenieros de Aston Martin, Willie Watson, propuso a David Brown y al jefe del equipo de competición John Wyer la construcción de una versión aligerada del DB3. El nuevo coche, denominado DB3S, montaba un motor de 3.0 litros y seis cilindros, desarrollando una potencia de 190 cv (DB3S/2) o de 225 cv (DB3S/6). Estaba alimentado por tres carburadores Weber 45 DCO y accionado por una caja de cambios David Brown, permitiéndole alcanzar una velocidad máxima de 235 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h en unos 6 segundos. La carrocería, diseñada por Frank Feely, estaba construida en aluminio y en ella armonizaban perfectamente sus musculosas y proporcionadas formas, destacando la original prolongación de los guardabarros delanteros. El coche pesaba un total de 890 kg.



La hoja de calcas permite recubrir los asientos y el apoyacabezas con una excelente imitación de lona estampada. Con Micro Set y Sol se adaptan perfectamente.

Los cristales protectores de los faros delanteros están muy bien reproducidos en acetato.

Los primeros DB3S aparecen en competición durante 1954, debutando con Roy Salvadori en la carrera del British Racing Drivers Club en Silverstone. A Le Mans acude ese año un DB3S/6 dotado con capota cerrada y pilotado por Peter Collins y «B Bira», sufriendo un tremendo accidente que fue atribuido a la inestable aerodinámica del coche. El DB3S volvió a la famosa prueba francesa en la trágica edición de 1955, alcanzando la segunda posición el nº23 pilotado por Collins y Frére.

Finalmente, y ya en 1956, el nº8 pilotado por Stirling Moss y Peter Collins (protagonista de nuestro artículo) vuelve a alcanzar la segunda posición final, mientras que el nº9 de Walker/Salvadori tuvo que abandonar. A finales de esta temporada, y durante unos ensayos, tuvo lugar el accidente mortal del piloto Mark Lund, descubriéndose una serie de fallos en la construcción del chasis. Este hecho empañó el historial de un modelo que se mantuvo en activo hasta 1958, y que es uno de los Aston Martin más bonitos.

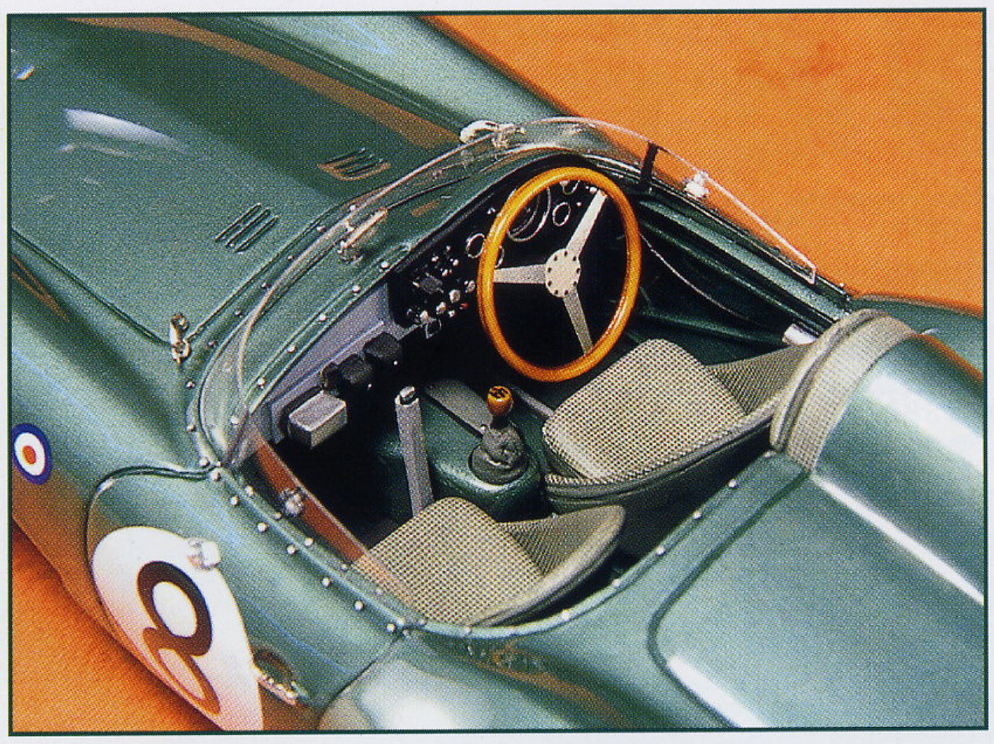
Diversos cierres metálicos y remachado alrededor del parabrisas.

EL MODELO

Fieles a nuestra intención de dar a conocer y mostrar modelos de fabricantes que generalmente resultan desconocidos para la mayoría de los aficionados, traemos ahora a nuestras páginas esta bonita reproducción a 1/24 de Creative Miniature Associates (CMA). La firma estadounidense también comercializa interesantes y exclusivos *transkit* a esta misma escala,

como es el caso del Ferrari 330 P4 Spyder en versión 24 Horas de Daytona de 1967, o del GT-40 Mk.II Roadster de las 12 Horas de Sebring de 1966, ambos con «base» Fujimi.

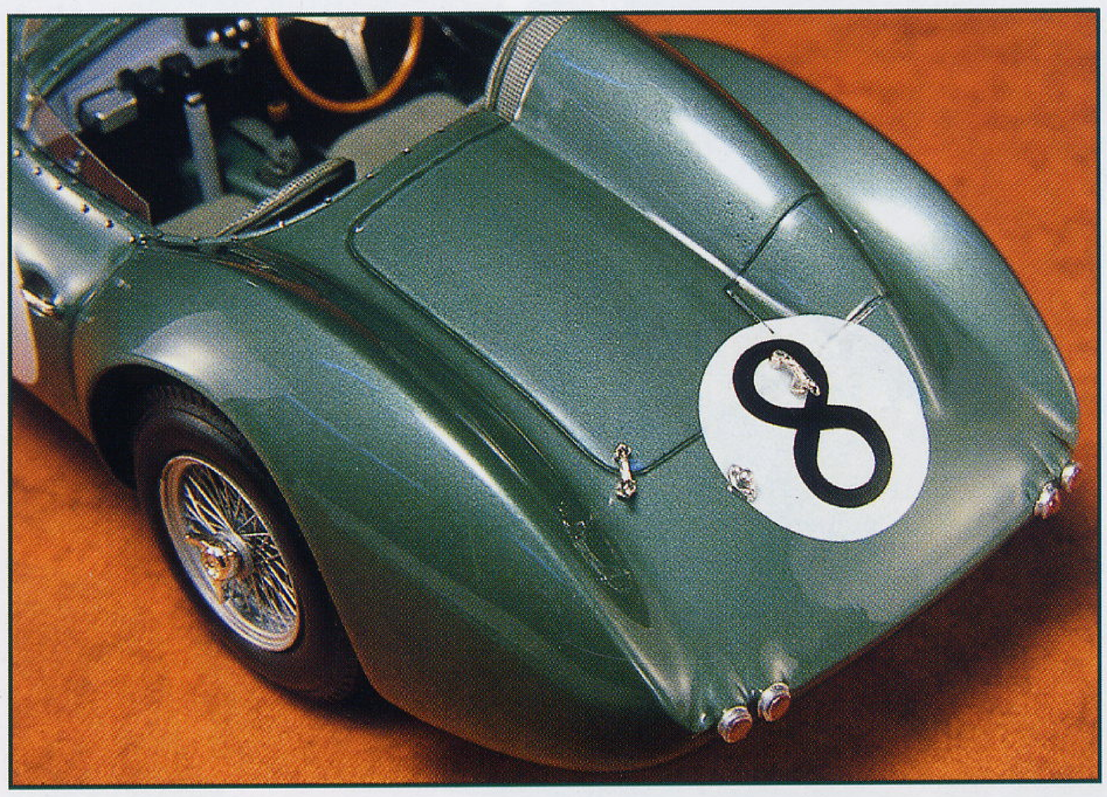
Como suele ser habitual en estos casos, el modelo combina un elevado precio con una magnífica calidad general y una concepción del kit verdaderamente exclusiva y artesanal. Como casi siempre también, se trata de una efectiva combinación de piezas reproducidas en resina, metal y fotograbados. La carrocería viene moldeada en una sola pieza, sirviendo la mayoría de los otros elementos que trae el kit para detallar el interior del habitáculo. Las ruedas, y en especial las llantas Borrani de radios, resultan



En el interior del habitáculo no falta ningún detalle, destacando la calidad conseguida en la instrumentación y el volante.

perfectamente el peliagudo asunto de imitar con realismo el estampado de la lona que recubre los asientos y el apoyacabezas; con ella y la ayuda de los líquidos adaptadores Micro conseguiremos que parezca tapicería de verdad. La decoración definitiva viene dada por el número del coche: frontal y aletas de los guardabarros delanteros en amarillo para el nº8 y en azul oscuro para el nº9.

Esta misma versión del Aston Martin DB3S de 1956 existe a escala 1/43 reproducida por Provence Moulage (ref.K-539). La marca francesa indica en sus instrucciones una referencia de color inexacta.



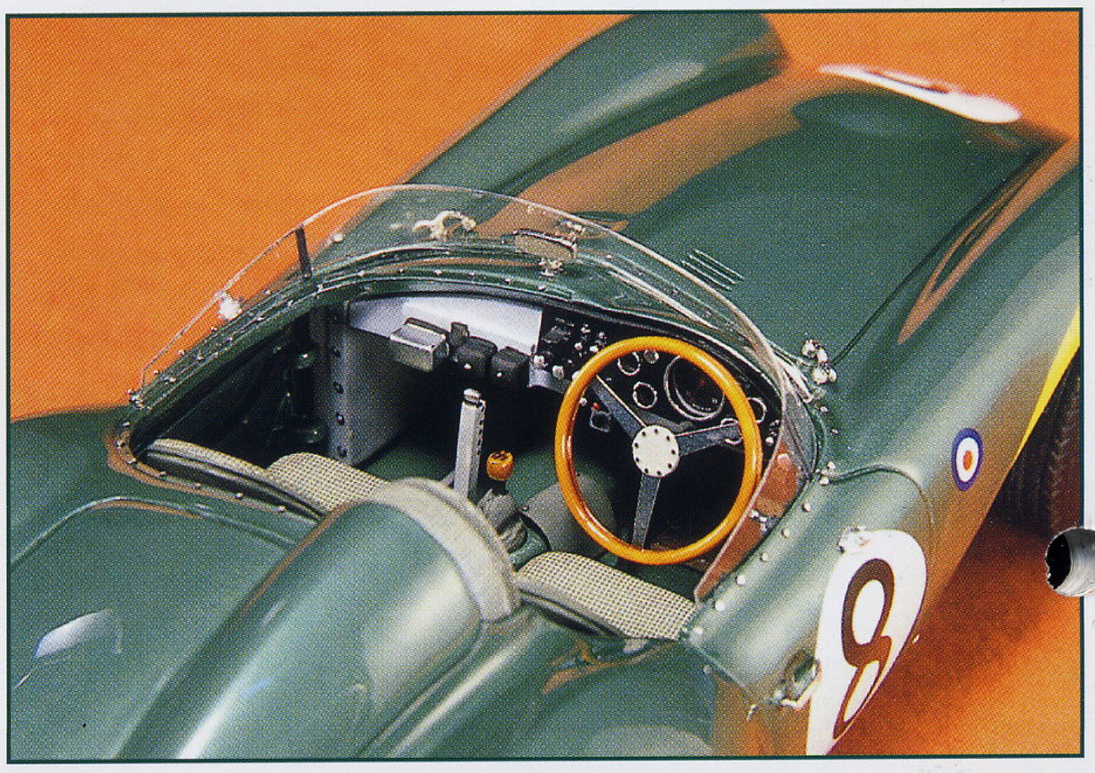
La carrocería ha sido pintada con el color oficial de la marca británica: «Aston Martin Racing Green (AMRG)

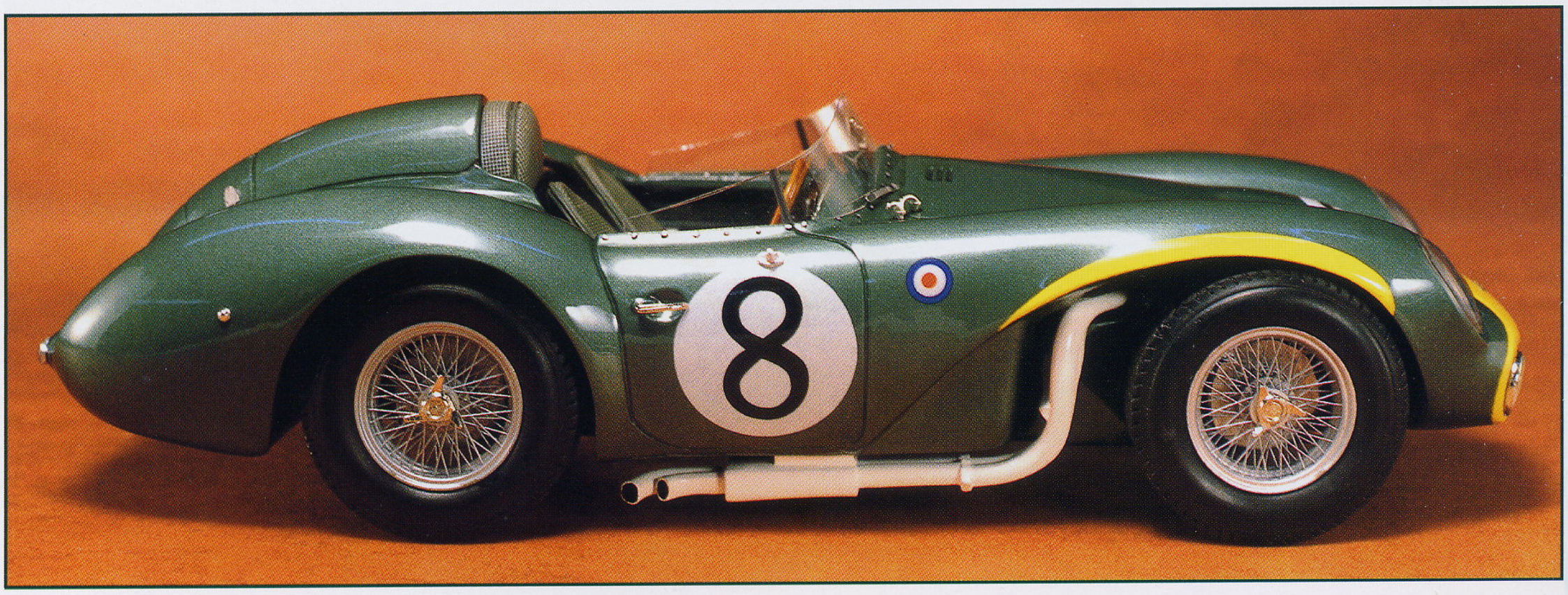
sencillamente soberbias y ya vienen montadas. Se echa de menos no poder abrir el capó delantero y mostrar el motor, no incluido en el modelo, aunque ello hubiese elevado aún más su coste. Las instrucciones especifican perfectamente los pasos a seguir en su poco dificultoso proceso de montaje. En cuanto a los acabados, el propio fabricante del kit y las mejores marcas de pinturas para automóviles suministran el color oficial, *«Aston Martin Racing Green (AMRG)»,* aplicado lógicamente con pistola y combinado con laca bicapa. La hoja de calcas resuelve

BIBLIOGRAFIA

- *Aston Martin, the compleat car;* de Archer/Cutting/Murray/Williams. Palawan Press, 1994.
- *Gentleman Racer;* de M. Walton y R. George. Revista *Classic Cars,* julio 2000.

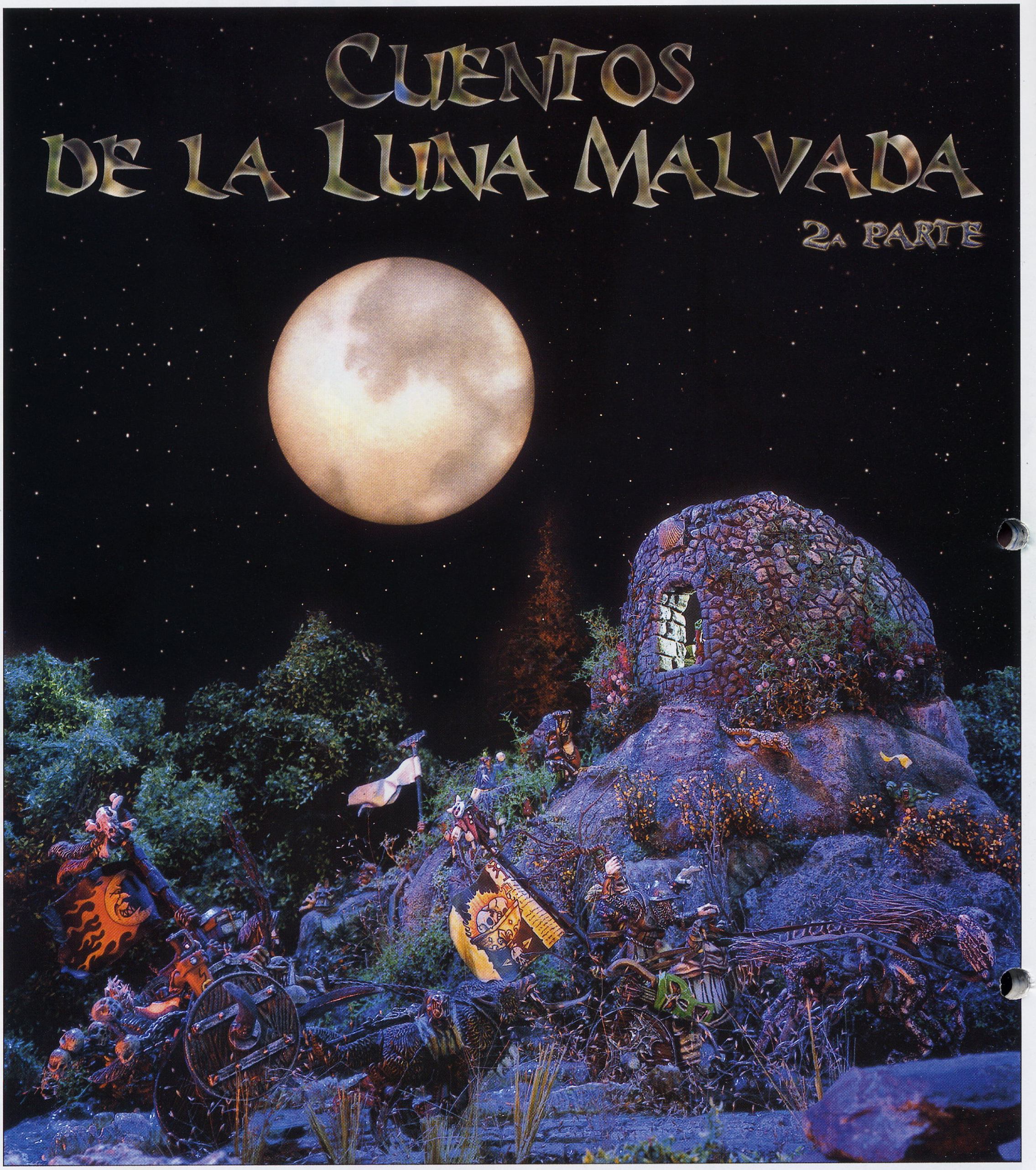
Sobre otros kits de Aston Martin en Le Mans, nuestros lectores pueden consultar los artículos sobre el Aston Martin DP214 (ver Todo Modelismo nº15, pág.22) y Aston Martin DBR-1 (ver nº41, pág.16).





CUENTOS DE LA LUNA MALVADA

2a PARTE



Por Faustino Fernández Vélez

AGUA Y VEGETACION

Serán dos elementos muy a tener en cuenta, pues ambos aportan multitud de matices de color y una diferenciación mate/brillo, ocupando además determinados espacios que alterarán considerablemente la composición de la escena.

El agua se convierte además en un elemento de verismo fundamental. Para realizarla se ha usado resina de poliéster (Feroca ref.1973). Dada la total transparencia de este producto habrá que amarronarla con barniz de poliuretano, betún de judea o lavados al óleo. La espuma se realiza con veladuras al óleo de color blanco, acentuándose el brillo con barniz brillante de Marabú o Titán.

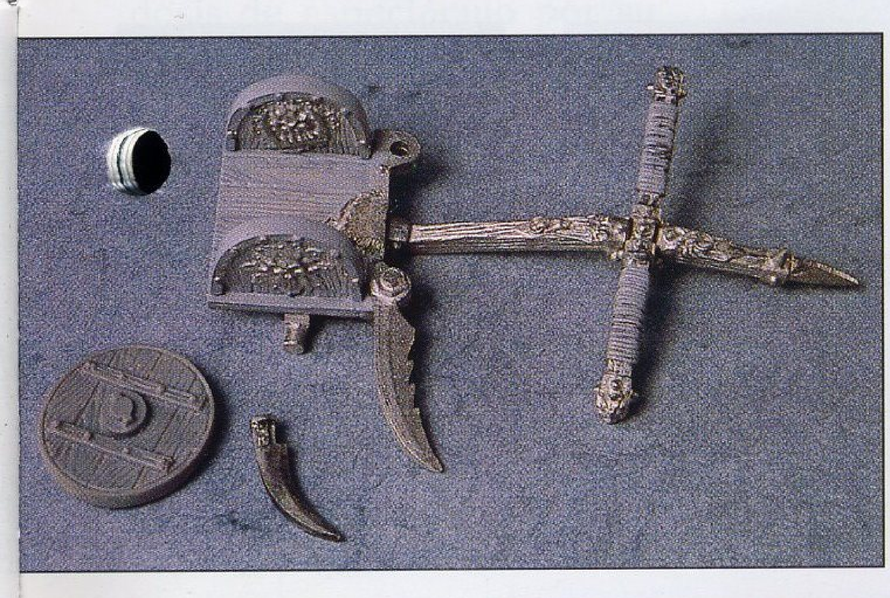
Las salpicaduras y chorros de la fuente los modelamos con pasta Duro. Sobre los originales realizamos moldes de silicona blanca (Feroca RTV 3483), obteniéndose el positivo final con resina de poliéster. También llevarán igualmente lavados, espuma en óleo blanco y barniz brillante al final, siendo fundamental que no pierdan su transparencia. Las pequeñas ondulaciones y corrientes están hechas con gel medio acrílico sobre la base de resina de poliéster, producto que además nos servirá para igualar zonas y aportar brillo siempre que lo apliquemos antes de dar barnices, lavados, etc. La vegetación es una combinación de diferentes ele-

mentos naturales (ramitas, gramíneas y flores secas), junto con otros modelados por nosotros mismos (tocón, setas y musgos), y comercializados para modelismo (Silflor, Verlinden, fotograbados, cerdas tipo brocha, etc.)

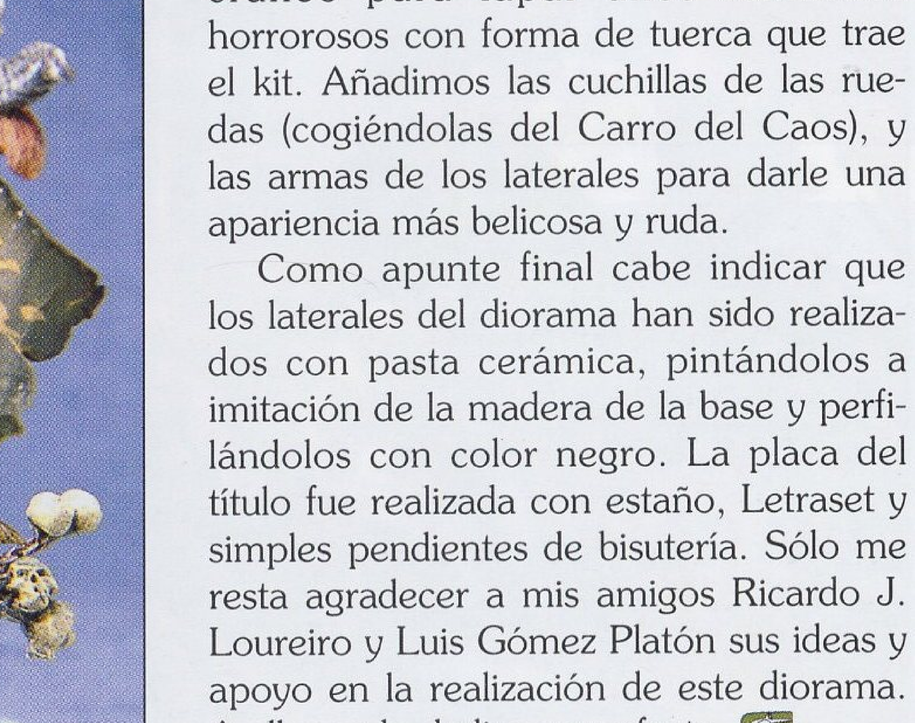
Accesorios utilizados en el piso superior.

EL CARRO DEL CAOS

Partimos de la referencia de Citadel del mismo nombre (ref.073194 «Chaos Chariot»), pero nos tocará hacer algunas transformaciones. Una de ellas es ampliar la plataforma, que reconstruimos con madera de balsa para que quepan con cierta holgura sus ocupantes. Los laterales de la barcaza son los originales, si bien variaremos su ángulo ensanchándolo por su parte posterior, abriendo un hueco en el frontal para pasar la guía. Dicha guía, con forma de columna vertebral esquelética, pertenece al carro de los «no-muertos» de Citadel, en plástico, cruzará el frontal de la barcaza pegado al lo de ésta.



«Carro del Caos»: diferencia entre su plataforma original y la modificada, con frontal en forma de demonio y guía esquelética.



«Carro Goblin» con su plataforma agrandada y la guía torcida.

En los laterales exteriores de la barcaza añadimos manos, armas y cadenas a modo de protección, confiriendo al conjunto un aspecto pseudodemoníaco, muy barroco, acorde con sus ocupantes. Suprimimos finalmente las cuchillas de las ruedas, por no querer aumentar más la anchura del vehículo, sustituyéndolas por pequeños huesecillos meramente decorativos.

«Carro del Caos». Los caballos fantasmales están reproducidos en plástico, lo que facilita la modificación de sus posturas.

EL CARRO GOBLIN

Corresponde a la ref.00544 de Citadel («Blin Wolf Chariot»). El principal trabajo sobre esta pieza vino dado por el hecho de querer que su rueda derecha quedase en el aire, así como por ocupar en el diorama la zona interior de la curva. Así pues, hubo que adaptar la unión guía-base limando la primera y combándola ligeramente para realzar la sensación de derrape y velocidad. También eliminamos un goblin de la tripulación original y dotamos a la barcaza de mayor anchura para que el resto de las figuras tengan suficiente espacio.

Sobre las cuchillas fijas delanteras modelamos una manta y colocamos un cráneo para tapar unos remaches horrorosos con forma de tuerca que trae el kit. Añadimos las cuchillas de las ruedas (cogiéndolas del Carro del Caos), y las armas de los laterales para darle una apariencia más belicosa y ruda.

Como apunte final cabe indicar que los laterales del diorama han sido realizados con pasta cerámica, pintándolos a imitación de la madera de la base y perfilándolos con color negro. La placa del título fue realizada con estaño, Letraset y simples pendientes de bisutería. Sólo me resta agradecer a mis amigos Ricardo J. Loureiro y Luis Gómez Platón sus ideas y apoyo en la realización de este diorama. A ellos se lo dedico con afecto.

La sensación de velocidad viene dada por el estandarte, las cadenas y la propia posición precaria del carro.

LOS ENANOS

1

2

1-2. *«Haldir Highlander»:* Es el encargado por insistencia y méritos propios de la logística de la expedición enana. (Marauder ref.MM14, añadiéndose la pipa y el cuchillo).

3. *«Orizard Julrock»:* Será el heraldo del rey Dumin, por lo que porta el símbolo de hidalguía y un enorme cuerno con el que avisa a los moradores del castillo, ya percatados de la llegada del grupo. (Citadel ref.RR6/c con detalles añadidos, como la mochila, hacha y enseñas).

3

4-5. *«Luigippo Wisebear»:* Enano docto, sabio facultativo y conocedor de las artes mágicas, destaca por su eficacia, mente clara y gran pulso. Su única debilidad inconfesa es el tinto y la comida tradicional del Briasan. (Citadel ref.074308/6).

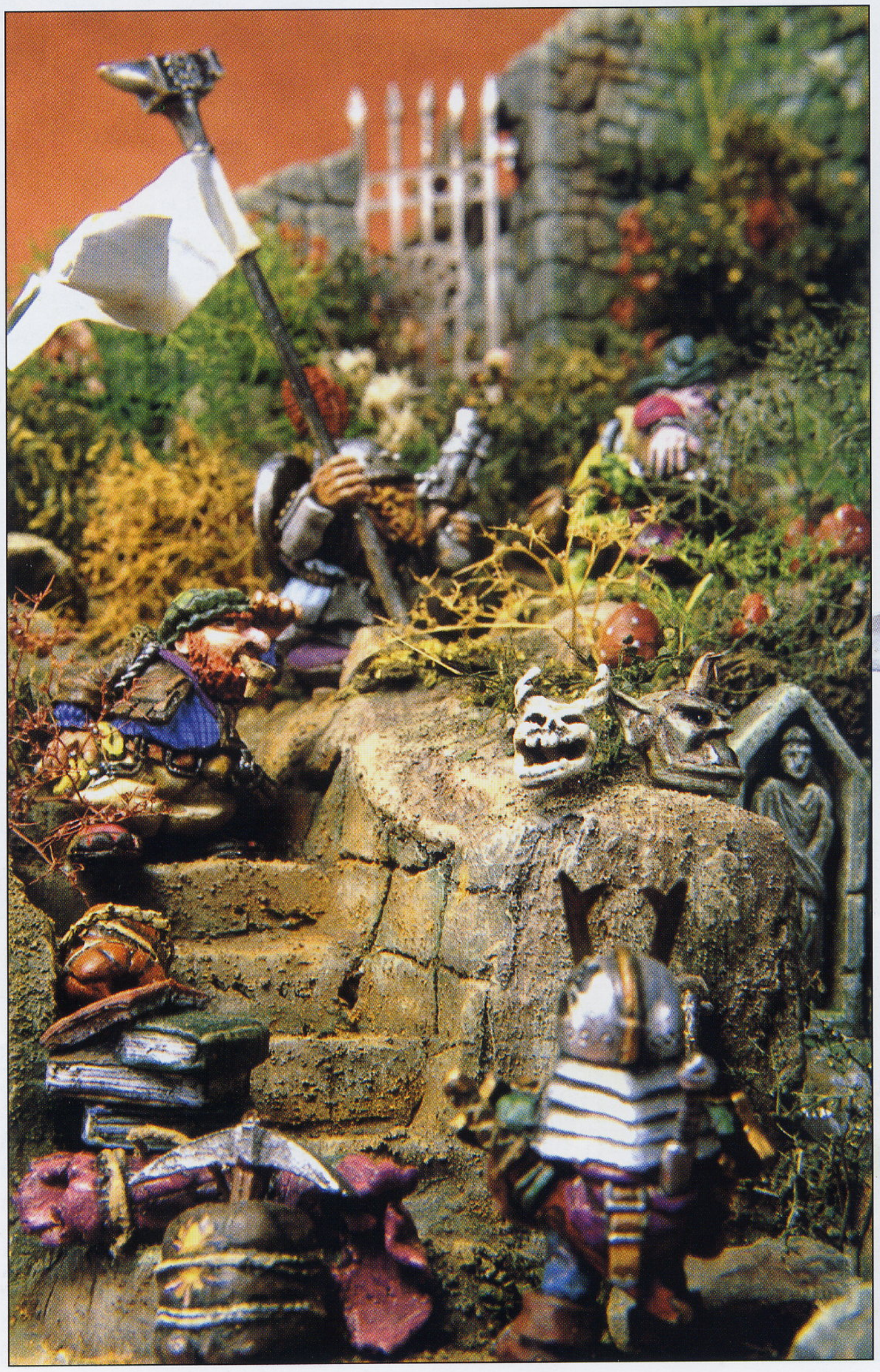
4

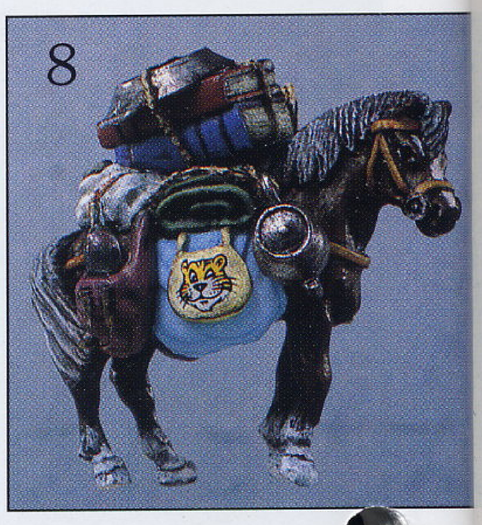
5

6-7. *«Zumbost Lasalva»:* Será el personaje más gracioso e irreverente del grupo; viajero incansable siempre gustoso de retratar en su mente paisajes y costumbres de otras razas y gentes y de contárselos a sus amigos en animada conversación.

6

7




8

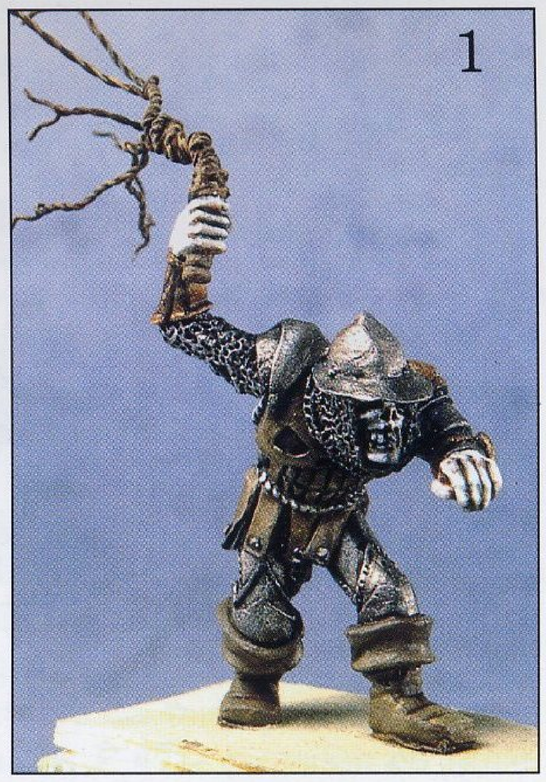
9

(Es de Citadel, con detalles de Phoenix y Aoshima. Se trata de la figura más transformada y curiosa de la escena).

8. *«Francismull»:* Cargará con todo el equipo. Animal modelado con Milliput y completado con accesorios de ADV, Phoenix, Dixon y Citadel.

9. *«Cap. Dimbar Collielmmo»:* Será el guía de la expedición y porta una ignominiosa bandera blanca que se tuvo que añadir a la figura original, así como un escudo que lleva a su espalda. (Harlequin ref.DW30 «Dwarf Champion»).

LOS CORREDORES

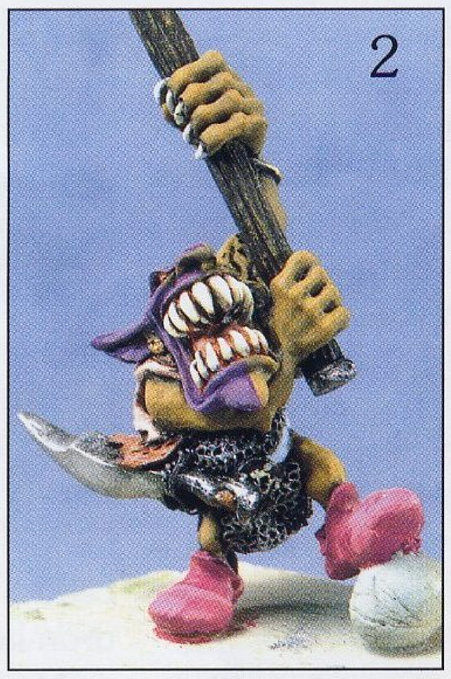


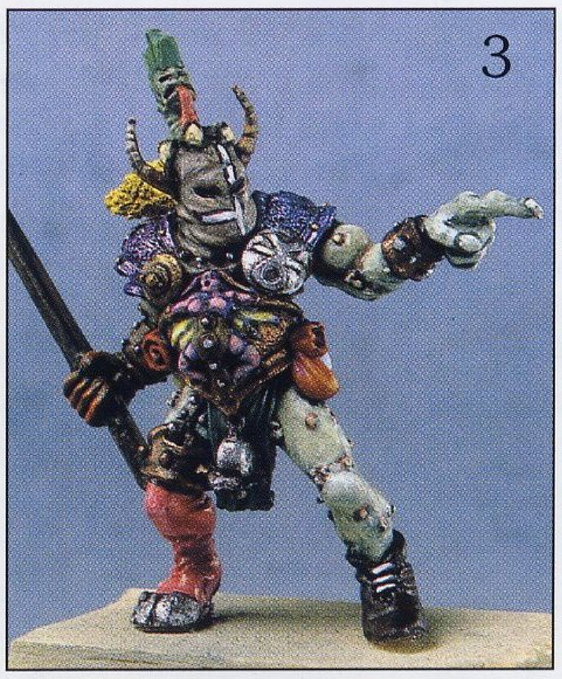
1. *«El Cochero de Slargash»:* Personaje totalmente misterioso, que año tras año conduce habilidosamente el carro de su señor. Por su pericia y habilidad se cree que podría ser un reencarnación de Mad Jakkle, ganador de la primera carrera conocida hace ahora 3.867 años. (Citadel ref.073195/11 con látigo realizado en hilo de cobre).

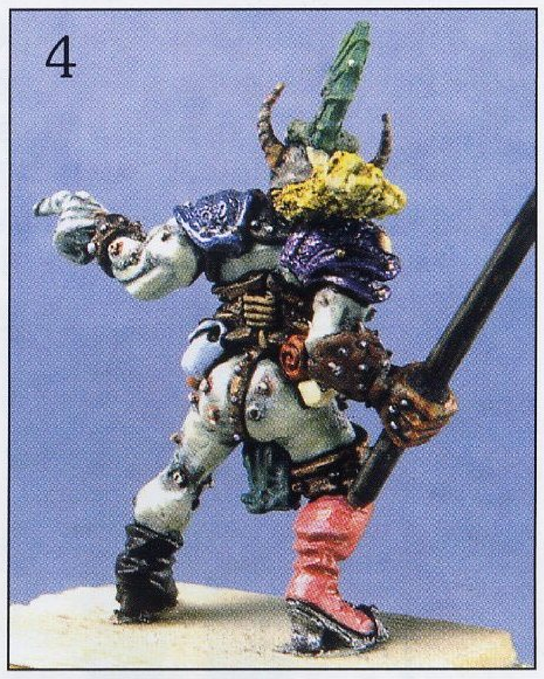
2. *«Loin Foulbreath» (Goblin Portaestandarte):* Es el ejemplo de copiloto ideal (si eres goblin, claro) maniático, inquieto y tarambana, toda su preocupación es mantener visible el estandarte que lleva para poder ser identificado. Conceptos como la seguridad vial y la precaución son desconocidos para él. Debuta en esta carrera y a decir de los expertos no se le augura un largo porvenir. (Incluído en el carro de Citadel).

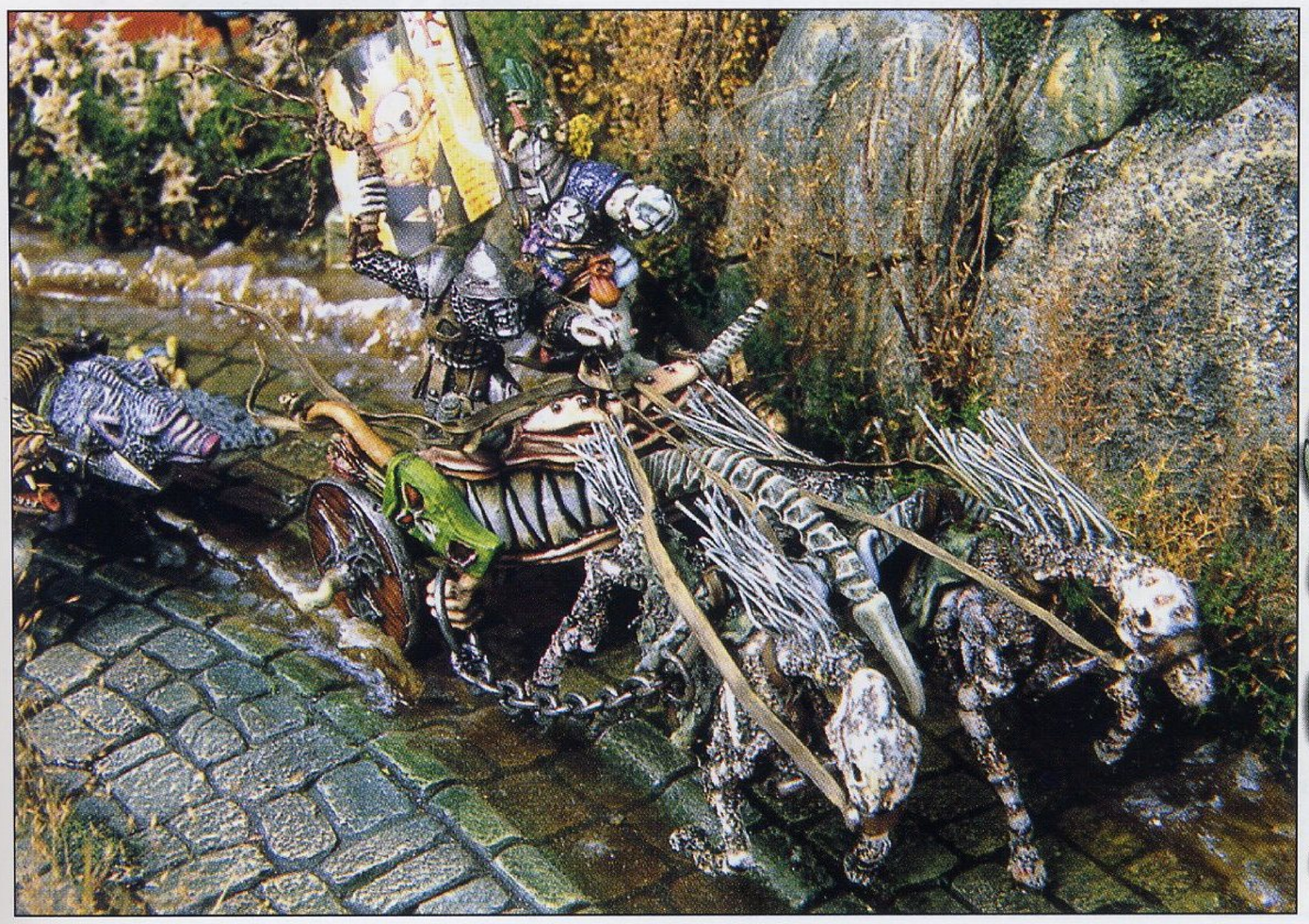
3-4. *«Slargash Hellrider»:* Campeón del Caos, Señor de la Marca Pútrida y Princeps del Dodecanato, será uno de los favoritos de nuestra carrera, en la que lleva participando desde hace 174 ediciones. (Figura de Citadel ref.07142/17 con diversos detalles modificados y estandarte añadido).

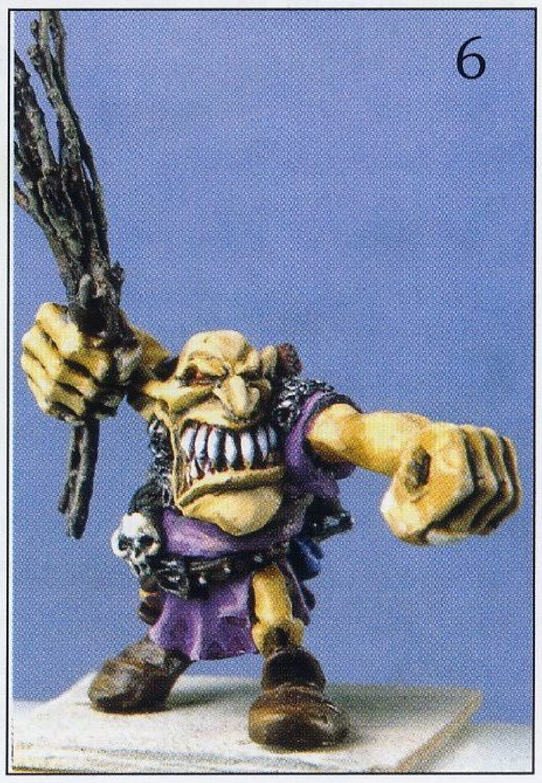
5-6. *«Sir Gorgraval» (Goblin Campeón):* Joven promesa de la carrera, aporta grandes dósis de espectáculo por su forma de correr totalmente visceral, alocada y sin control. Ganador del último certámen, fue el único que llegó a la meta. Forma parte, al igual que su copiloto, de la dotación original del carro (Citadel ref.00544) al que se ha añadido la rama con la que fustiga a los cánidos.











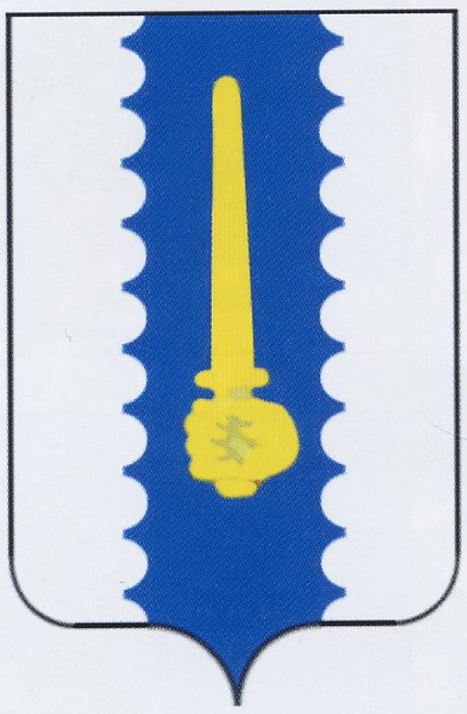
La USAAF sobre Europa

Debido a la expansión de las unidades de la USAAF producida por los acontecimientos que se desarrollaban en Europa, y la tensa situación que se vivía en el Pacífico, se constituye esta unidad como 48th Bombardment Group (Light) o Grupo de Bombardeo Ligero el 20 de noviembre de 1940 en la base de Savannah (Georgia), aunque no fue activado hasta el 15 de enero del año siguiente.

Por Eduardo Cea Ovejero
(dibujos del autor)

13ª parte: 48th Fighter Group

En principio estuvo compuesto por cuatro Squadrons: 492nd, 493rd, 494th y 495th. Lógicamente es equipado con aviones de bombardeo Curtiss A-18, comenzando inmediatamente sus vuelos de entrenamiento, pero rápidamente



Emblema del 48th Fighter Group.

cambia a un aparato más acorde con los tiempos que corren, el Douglas A-20. El 28 de agosto de 1942 el Grupo cambia de cometido y empieza a entrenarse en misiones de bombardeo en picado, pasando a denominarse 48th Bombardment Group (Dive) o Grupo de Bombardeo en Picado, siendo sustituídas sus recién estrenadas monturas por los más efectivos A-35. Un año dura esta situación, pues el 10 de agosto de 1943 pasa a denominarse como 48th Fighter Bomber Group, volviendo a cambiar de avión y utilizando ahora el Curtiss P-40.

En marzo de 1944 el Grupo es asignado al European Theater of Operations como fuerza integrante de la 9th Air Force, por lo que únicamente podrá estar constituido por tres escuadrones, ya que esa era la política sobre la composición de las unidades que iban a combatir contra Alemania e Italia. Por este motivo el 495th Fighter Bomber Squadron es desactivado el 1 de abril de 1944.

El Grupo llega a la base inglesa de Ibsley el 29 de marzo de 1944, donde es equipado con el Republic P-47 Thunderbolt, efectuando intensos entrenamientos con vistas a entrar en combate y realizando su primera misión el 20 de abril de 1944, a la que siguieron otras como preparativas a la invasión de Europa. El día 6 de junio se le asigna la misión de silenciar emplazamientos artilleros, puentes y sistemas de comunicación y rápidamente pasa a establecerse en suelo francés, ya que doce días más tarde los 492nd y 493rd Squadron tienen su base en Deux-Jumeaux, mientras que el 494th lo hace el día 4 del mes siguiente. Acompaña el avance aliado en la liberación de Francia y Bélgica, pasando por las bases de Villacoublay, Cambrai-Niergnies y Saint- Trond, estacionándose en esta última durante varios meses y proporcionando desde allí soporte aéreo a XIX Cuerpo.

Regresando de una de estas acciones, realizada el 15 de octubre de 1944, se encuentran con que los carros de combate alemanes están atacando su base; los aparatos del 492nd Fighter Squadron cargados con dos bombas y escasos de combustible atacan a las fuerzas enemigas haciéndolas desistir de sus intentos y abandonando el ataque, y por esta acción se le concede la Distinguished Unit Citation. Durante el invierno de 1944 apoya a las fuerzas del 9th Ejército, y por una acción realizada el 6 de diciembre se concede a los 493rd y 494th Fighter Squadron la Distinguished Unit Citation.

Hasta el final de la contienda realiza ataques a sistemas de comunicaciones, destruyendo locomotoras y vagones, instalaciones, almacenes y depósitos, así como concentraciones de tropas. Muy al final de la guerra se establece en la base alemana de Kelz, desde donde realiza su última misión de combate el 8 de mayo de 1945. Así mismo, y durante su estancia en Kelz, recibe el nuevo P-47N Thunderbolt, con el que no llegó a entrar en combate al sorprenderle la capitulación alemana en la base de Kassel.

APARATOS DEL 48ST FIGHTER GROUP

Curtiss A-18	1940-1941
Douglas A-20	1941-1942
A-35	1942-1943
Curtiss P-40 *Warhawk*	1943
Bell P-39 *Airacobra*	1943-1944
Republic P-47 *Thunderbolt*	1944-1945
Republic F-84 *Thunderjet*	1952-1954
North American F-86 *Sabre*	1953-1956
North American F-100 *Super Sabre*	1956-1972
McDonnell Douglas F-4 *Phantom*	1972-1977
General Dynamics F-111 *Aardvark*	1977-1992
McDonnell Douglas F-15 *Eagle*	1992-2000

VICTORIAS DEL 48TH FIGHTER GROUP

492nd Fighter Squadron	18.5
493rd Fighter Squadron	9.5
494th Fighter Squadron	6

CODIGOS DE SQUADRON

492nd Fighter Squadron	F4
493rd Fighter Squadron	I7
494th Fighter Squadron	6M

Emblema del 492nd Fighter Squadron, aprobado el 23 de febrero de 1943.

492nd FIGHTER SQUADRON

Constituido como 55th Bombardment Squadron (Light) el 20 de noviembre de 1940, y activado el 15 de enero del

ASIGNACIONES DEL 492ND FIGHTER SQUADRON

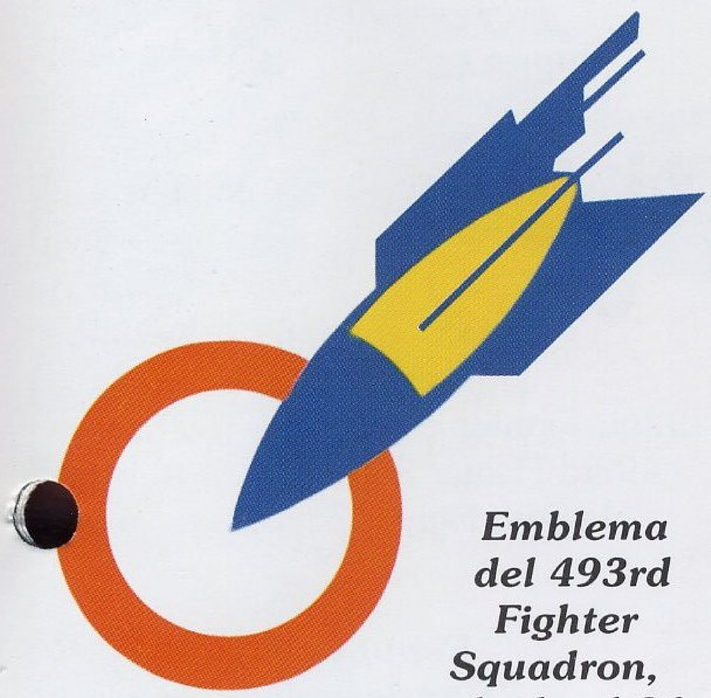
48th Bombardment Group (Light)	15.01.1941
48th Bombardment Group (Dive)	28.08.1942
48th Fighter Bomber Group	10.08.1943
48th Fighter Group	01.04.1944

DENOMINACIONES DEL 492ND FIGHTER SQUADRON

Constituido 55th Bombardment Squadron (Light)	20.11.1940
Activado	15.01.1941
Rediseñado 55th Bombardment Squadron (Dive)	28.08.1942
Rediseñado 492rd Fighter Bomber Squadron	10.08.1943
Rediseñado 492rd Fighter Squadron	30.05.1944
Desactivado	07.11.1945
Rediseñado 492rd Fighter Bomber Squadron	25.06.1952

siguiente año en la base de Savannah (Georgia). Se entrena en labores de bombardeo ligero y realiza misiones de patrulla antisubmarina en el Atlántico entre los meses de marzo y abril de 1942, misión que abandona para dedicarse a tareas de entrenamiento durante 1942 y 1943 como preparación de su traslado a Europa para participar en la ofensiva aérea aliada. Combate en el *European Theater of Operations* y en las campañas de Normandía, norte de Francia, Ardenas, Alsacia y Europa Central.

493rd FIGHTER SQUADRON



Emblema del 493rd Fighter Squadron, aprobado el 24 de diciembre de 1941.

ASIGNACIONES DEL 493ND FIGHTER SQUADRON

48th Bombardment Group (Light)	15.01.1941
48th Bombardment Group (Dive)	28.08.1942
48th Fighter Bomber Group	10.08.1943
48th Fighter Group	01.04.1944

DENOMINACIONES DEL 493ND FIGHTER SQUADRON

Constituido 56th Bombardment Squadron (Light)	20.11.1940
Activado	15.01.1941
Rediseñado 56th Bombardment Squadron (Dive)	28.08.1942
Rediseñado 493rd Fighter Bomber Squadron	10.08.1943
Rediseñado 493rd Fighter Squadron	30.05.1944
Desactivado	07.11.1945
Rediseñado 493rd Fighter Bomber Squadron	25.06.1952

Sigue la misma trayectoria que sus dos compañeros de Grupo, tal y como solía ocurrir en las unidades creadas por motivos de la situación internacional. Lo descrito para el 492nd Fighter Squadron sirve para esta unidad.

494th FIGHTER SQUADRON

Tercer escuadrón del Grupo y con el mismo historial que sus compañeros, siendo creado en la misma base y fecha. Sus posteriores asignaciones y asentamientos también son iguales; la única diferencia con respecto al 492nd estriba en que sólo recibe una Distinguished Unit Citation, la correspondiente a la acción conjunta del Grupo sobre territorio alemán el 6 de diciembre de 1944. Como se puede comprobar por los emblemas de los tres escuadrones, todos ellos tuvieron un comienzo como unidades de bombardeo y por eso siempre aparece dibujada una bomba.

Emblema del 494th Fighter Squadron, aprobado el 22 de agosto de 1942.

ASIGNACIONES DEL 494ND FIGHTER SQUADRON

48th Bombardment Group (Light)	15.01.1941
48th Bombardment Group (Dive)	28.08.1942
48th Fighter Bomber Group	10.08.1943
48th Fighter Group	01.04.1944

DENOMINACIONES DEL 494ND FIGHTER SQUADRON

Constituido 57th Bombardment Squadron (Light)	20.11.1940
Activado	15.01.1941
Rediseñado 57th Bombardment Squadron (Dive)	28.08.1942
Rediseñado 494rd Fighter Bomber Squadron	10.08.1943
Rediseñado 494rd Fighter Squadron	30.05.1944
Desactivado	07.11.1945
Rediseñado 494rd Fighter Bomber Squadron	25.06.1952

MARCAS Y CAMUFLAJES: P-47 THUNDERBOLT.

Abril-Octubre 1944: Desde su llegada a Inglaterra el 29 de abril de 1944, y hasta octubre del mismo año, el Grupo utilizó algunos P-47D pintados en *olive drab* y *neutral grey* con las marcas del *European Theater of Operations*, es decir, banda blanca alrededor de la deriva, timones de profundidad y planos. Al estar también equipado con aparatos sin camuflar *(natural metal)*, dichas bandas eran en este caso de color negro.

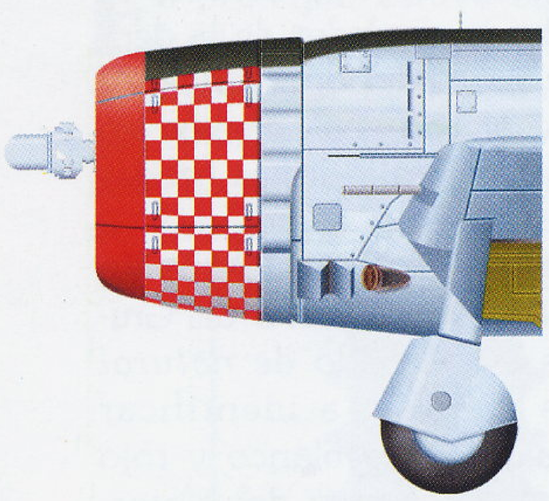
Noviembre 1944-Abril 1945: En noviembre de 1944 a los P-47D del Grupo, casi todos en acabado de *natural metal*, se les empieza a identificar mediante un ajedrezado blanco y rojo pintado alrededor del capó del motor, con excepción del anillo delantero y del correspondiente al de los flaps de ventilación. Esta disposición no se lleva a rajatabla, como es relativamente común en las marcas de los Grupos que combatieron en Europa, ya que había aparatos en los que el ajedrezado se extendía sobre la zona de los flaps de ventilación, y en otros se desplegaba únicamente bajo los mencionados flaps.

Cada uno de los escuadrones del Grupo se identificaba por tener pintado el primer anillo del capó del motor en un determinado color. Dicho anillo, como en el caso del ajedrezado, traspasaba el ancho normativo y en ocasiones llegaba a ocultar la primera fila de cuadros.

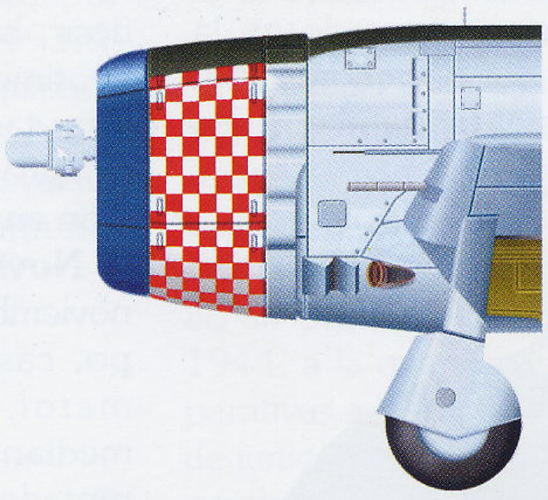
Del mismo color estaba pintado el timón de dirección, es decir, la parte móvil de la deriva. Los colores asignados a cada uno de los Escuadrones eran: rojo para el 492nd Fighter Squadron; azul para el 493rd Fighter Squadron; y amarillo para el 494th Fighter Squadron. Algunas publicaciones, al describir las marcas, parecen dar a entender que el 492nd utilizaba una banda horizontal de color negro alrededor de la deriva; el 493rd no la llevaba y en el 494th únicamente estaba situada en la zona fija de la deriva. La

BASES DEL 48th FIGHTER GROUP Y SUS ESCUADRONES

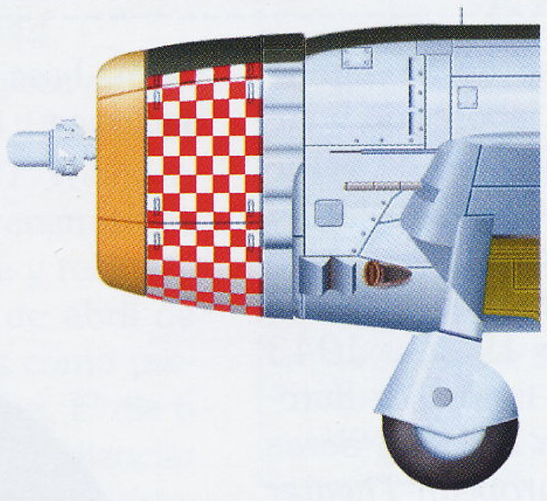
Base	492nd F.S.	493rd F.S.	494th F.S.
Savannah (Georgia)	15.01.1941	15.01.1941	15.01.1941
Will Rogers Field (Oklahoma)	23.05.1941	23.05.1941	23.05.1941
Savannah (Georgia)	07.02.1942	07.02.1942	07.02.1942
Key Field (Mississippi)	28.06.1942	28.06.1942	28.06.1942
William Northern Field (Tennessee)	20.08.1943	15.08.1943	15.08.1943
Walterboro AAField (South Carolina)	27.01.1944	27.01.1944	27.01.1944
Ibsley (Inglaterra)	29.04.1944	29.04.1944	29.04.1944
Deux-Jumeaux (Francia)	18.06.1944	18.06.1944	04.07.1944
Villacoublay (Francia)	29.08.1944	29.08.1944	29.08.1944
Cambrai-Niergnies (Francia)	15.09.1944	16.09.1944	15.09.1944
Saint Trond (Bélgica)	30.09.1944	05.10.1944	30.09.1944
Kelz (Alemania)	26.04.1945	26.04.1945	26.04.1945
Kassel (Alemania)	18.05.1945	17.05.1945	17.05.1945



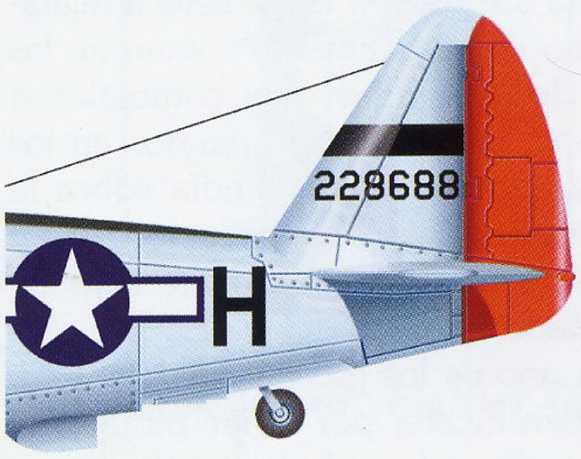
492nd Fighter Squadron

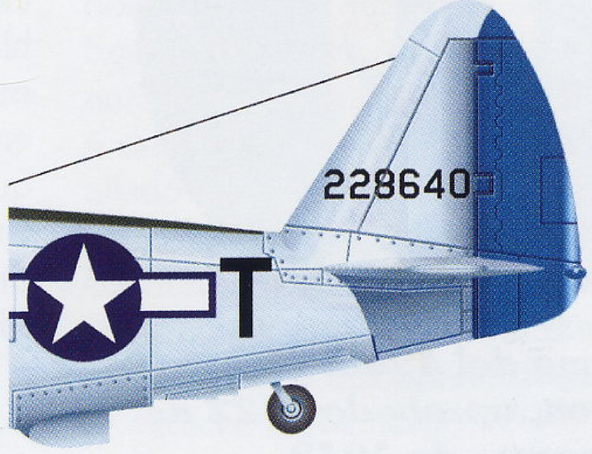


493rd Fighter Squadron

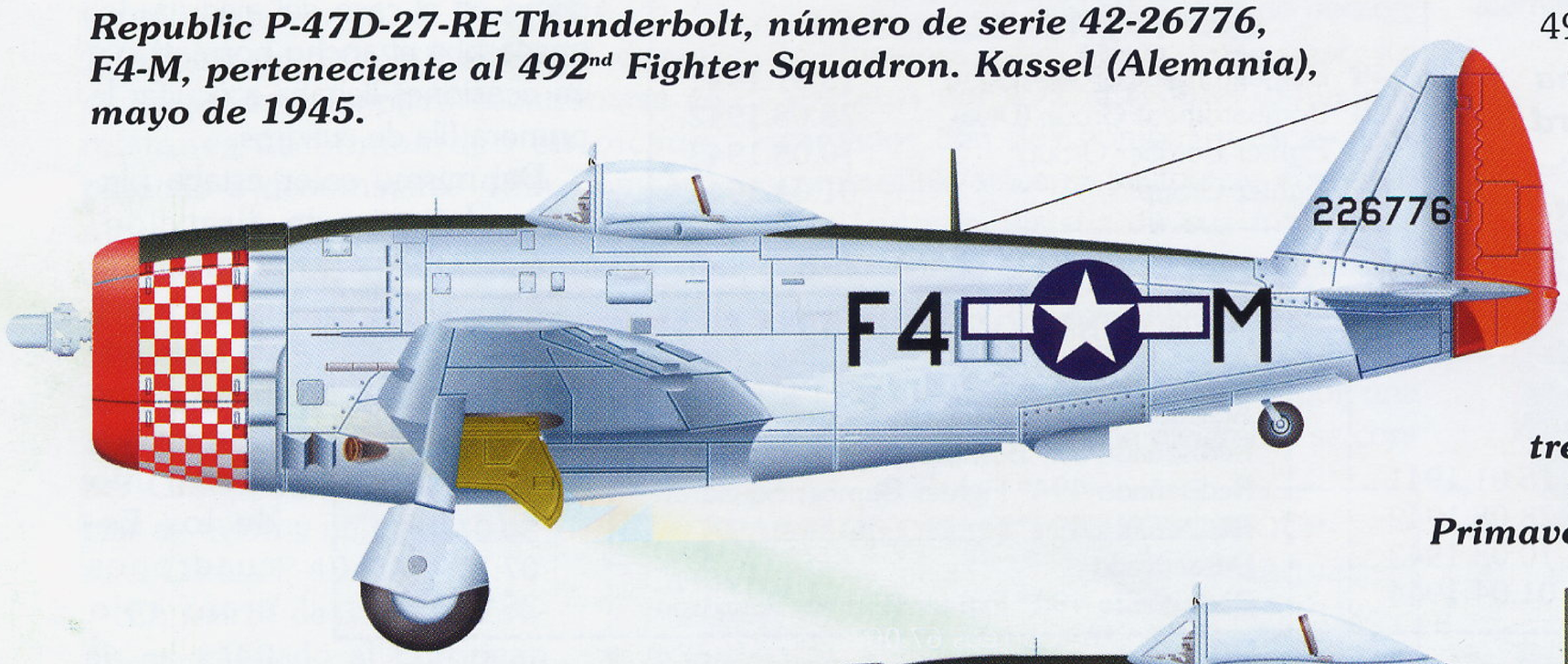


494th Fighter Squadron

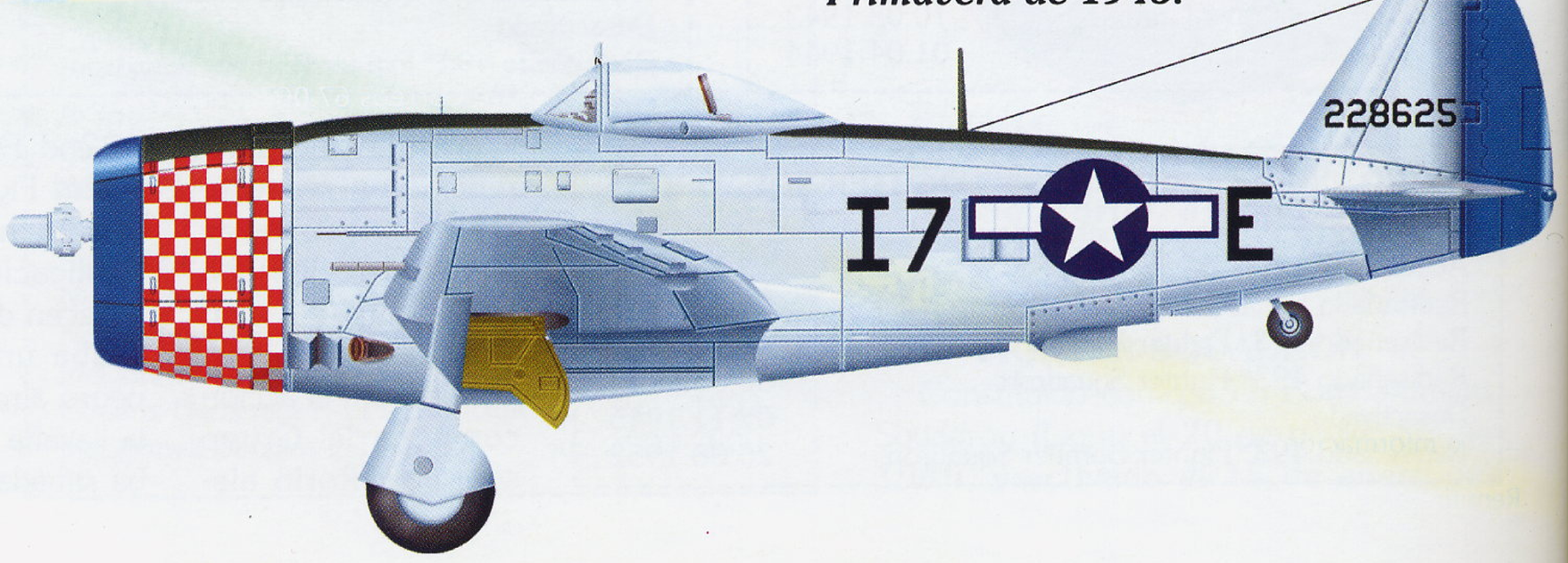




Republic P-47D-27-RE Thunderbolt, número de serie 42-26776, F4-M, perteneciente al 492nd Fighter Squadron. Kassel (Alemania), mayo de 1945.



Republic P-47D-28-RA Thunderbolt, número de serie 42-28625, I7-E, perteneciente al 493rd Fighter Squadron. Este aparato sufrió un fallo en el tren de aterrizaje, siendo retirado de servicio. Primavera de 1945.



una banda negra alrededor de toda la deriva.

Cuando se pintaron los timones de dirección en el color de cada escuadrón se respetó en algunos casos la banda negra y en otros se pintó encima de ella, manteniéndose correspondiente a la zona no pintada. En otros casos el aparato procedía de la reserva de aviones para reponer pérdidas, en los cuales la banda negra no estaba pintada de origen, de ahí su ausencia en la deriva. Los números de serie iban en su posición normal y no desaparecieron al pintarse los timones.

Los códigos asignados a cada uno de los escuadrones estaban compuestos por dos caracteres, una letra y un número o viceversa y como en todos los escuadrones de la 9th Air Force tenían 24 pulgadas de altura y estaban situados delante de la insignia nacional. La letra individual, también de 24 pulgadas, iba detrás de dicha insignia. Los códigos asignados y utilizados durante todo el conflicto fueron los siguientes: «F4» para el 492nd Fighter Squadron; «I7» para el 493rd Fighter Squadron; y «6M» para el 494th Fighter Squadron.

causa se debe principalmente a que antes de entrar en vigor el sistema de identificación de las unidades del Grupo, los aparatos llevaban las marcas correspondientes al *European Theater of Operations* y consecuentemente

Novedades

AGRUPACION DE MINIATURISTAS GRANADINOS

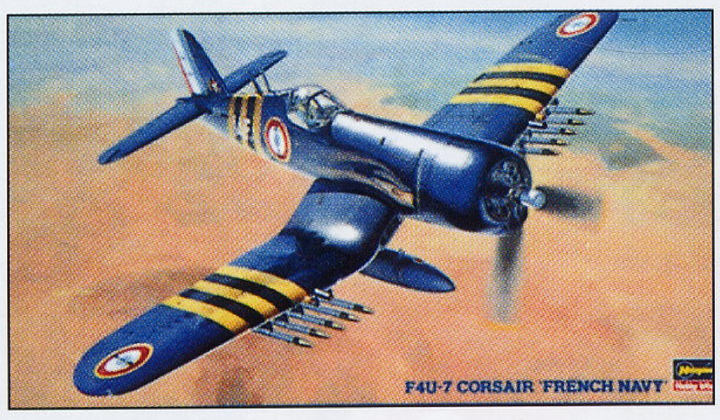
Una nueva asociación de modelistas nacida con el objetivo de agrupar a todos los aficionados granadinos. AGRUPACION DE MINIATURISTAS GRANADINOS, c/Estrellas, 15, 2ºA izd. (Barrio La Chana), 18015 Granada. Tel. 654 630 823.
E-mail: asocmingranada@mixmail.com

CONCURSO «PANZERNET 2000»

El pasado 2 de diciembre se celebró el ya tradicional encuentro de entusiastas y aficionados a los vehículos militares en «PanzerNet 2000». En esta ocasión fue Barcelona la ciudad elegida para la reunión y entrega de premios del concurso. A destacar el notable aumento de participantes con respecto a la edición '99. La presente edición tenía como novedad dos categorías, divididas en *Master* (con 45 entradas) y *Open* (con 48 entradas), siendo su clasificación la siguiente: CATEGORÍA MASTER, 1º Premio **Jean-Baptiste Verlhac** (T-34 Chtz production); 2º Premio **José Manuel Martínez** (StuG IV late); 3º Premio **Jari Lievonen** (Panzerjäger IV L/70). CATEGORÍA OPEN, 1º Premio **Bernardo Beltrán** (Jagdtiger); 2º Premio **Abel Granados** (SU-100); 3º Premio **Ignacio Bailón** (T-62). Una vez más se pone de manifiesto el buen hacer y la labor de los aficionados españoles, que con este tipo de encuentros promocionan el intercambio de ideas, técnicas de trabajo, etc. Para terminar, la organización de «PanzerNet 2000» agradece a las siguientes empresas su colaboración y apoyo en esta edición: Jordi Rubio, J-113, Beret, Escala 3 y Minimeca.

HASEGAWA

Distribuidor: PEMAR MODEL
JT75 ***F4U-5N CORSAIR***
Llegan ahora las versiones de posguerra del célebre Corsair, materializadas en unos kits de calidad casi perfecta a escala 1/48. La versión F4U-5N de caza nocturna se diferenciaba principalmente por el prominente radome del radar encastrado en el borde de ataque del plano derecho, además de montar un pequeño mástil de antena en la extensión posterior del fuselaje. Las armoniosas líneas del caza quedaban afinadas a su vez por el nuevo carenado del motor. El kit incluye también la dotación de cohetes HVAR bajo las alas. Las calcas permiten representar sendos Corsair operativos en Corea, uno de ellos del escuadrón VMF(N)-513 de los Marines; mientras que el otro corresponde al *night kill ace* Guy P. Bordelon del escuadrón VC-3 de la US Navy. A esta misma escala también es novedad la versión F4U-7 (ref.JT77) con calcas para la Aeronavale francesa.

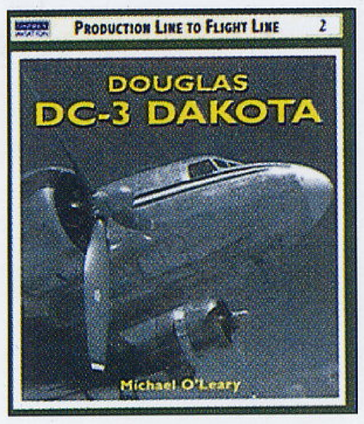


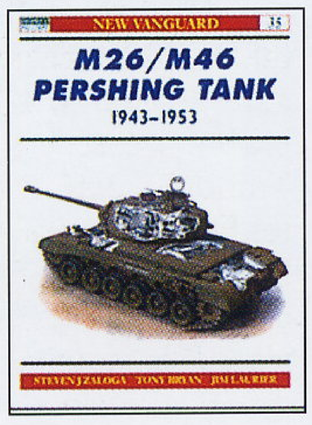
JAGUAR

63122 ***TIGER CREW***
Un completo kit de cuatro carristas para el famoso Tiger I, modeladas a escala 1/35 por B. Stewart y pensadas para adaptarse perfectamente a cualquier escotilla del carro. Posturas de gran naturalidad.

OSPREY PUBLISHING

Constantes y nuevas incorporaciones a su numerosa producción de monográficos. Empieza una nueva serie dedicada a los grandes clásicos de la aviación comercial, denominada *Production Line to Flight Line,* en la que acaba de aparecer el segundo volumen dedicado al popular Douglas DC-3, escrito por M. O'Leary, autor también del título anterior sobre el Lockheed Constellation. Texto en inglés, 130 fotos en b/n y color, 144 páginas. Dentro de la serie *New Vanguard* sobre vehículos militares también es novedad el monográfico nº35, dedicado al carro M26/M46 Pershing. Texto en inglés, 48 páginas, 54 ilustraciones en b/n y color, además de fotos.





HASEGAWA

Distribuidor: PEMAR MODEL
CR30 ***LANCIA 037 RALLY***
Una sorpresa a escala 1/24, suponemos que la primera de una serie que puede hacer furor entre los coleccionistas. Si el fabricante japonés sigue esta línea verán la luz interesantísimos coches de los años 70 y 80. Este bonito Lancia 037 «Grupo B» reproduce la versión Tour de Corse de 1984, en concreto el coche ganador con Alen/Kivimaki al volante (coche nº5), aunque también incluye las calcas del equipo Martini para el coche nº1 de Bettega/Cresto. Estupenda calidad general, fiel a los patrones de la marca. Esta vez sí incluye el motor detallado, y el capó delantero en pieza aparte.

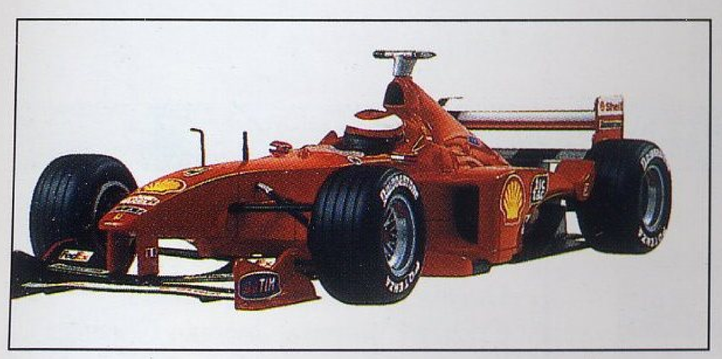
I-KORE

La marca escocesa nos ha remitido la publicación oficial de su juego más conocido Void V1.1; una completa guía de este wargame galáctico para figuritas a escala de 28 mm. Reglamentos, tablas de puntuación, etc. Así mismo constituye un catálogo completo de las figuras y vehículos que toman parte en la batalla entre humanoides (Viridia, Junkers, Syntha y Vasa) y los alienígenas Koralon. Ilustrado en b/n y color, se complementa con magníficos dibujos. Texto en inglés, 64 páginas.
Web: www.i-kore.com

Novedades

HOT WHEELS

Distribuidor: MATTEL



La colaboración entre Hot Wheels y las escuderías de Fórmula 1 ha dado lugar a una de las mejores colecciones de miniaturas del mercado. La exactitud de estas réplicas, comprobada también por los equipos oficiales, se refleja hasta en el acabado de los cascos de cada piloto. De esta manera, los coches de los equipos Ferrari, McLaren, Stewart, Jordan y Williams de la temporada '99 están reproducidos en sendas colecciones a escala 1/43 y 1/18, con excepción de los McLaren que se presentan a escala 1/24.

HASEGAWA

Distribuidor: PEMAR MODEL

X72-12 ***AIRCRAFT WEAPONS VII***

Armamento especial y pods «Lantirn». Contenido: «racks» AN/AAQ-13 y 14 para F-15E, F-14 y F-16; lanzadores LAU-138 para F-14; «pods» AN/AAQ-13 de navegación y AAQ-14 infrarrojos y AN/ALQ-184 ECM; bombas AGM-154A y GBU-31. Escala 1/72.

EDUARD

Distribuidor: J. ESCARRÉ

8064 ***P-39 AIRACOBRA***

Cuarto modelo a 1/48 que dedica la marca checa al P-39, esta vez con las siguientes calcas/versiones: P-39K del 40th Fighter Squadron de la USAF en Nueva Guinea; P-39N del «as» soviético A.I. Pokryshkin en 1944; y P-39N del Groupe de Chasse II/6 francés. Excelente y fino grado de detalles en todas las piezas de plástico. Escapes, hélices y armamento opcional. Incluye un contrapeso de plomo y una hoja adhesiva con patrones para enmascarar los transparentes y otros detalles.

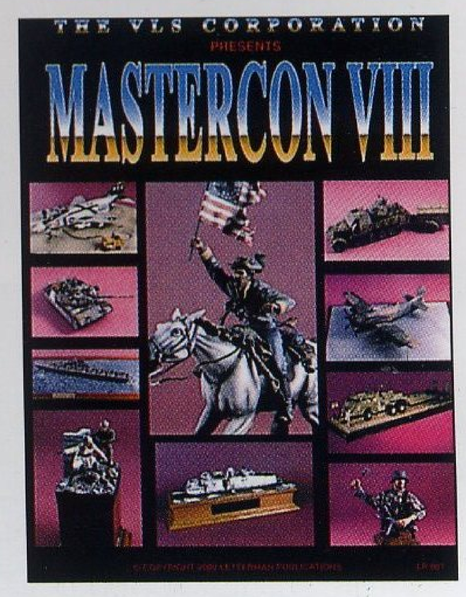
HASEGAWA

Distribuidor: PEMAR MODEL

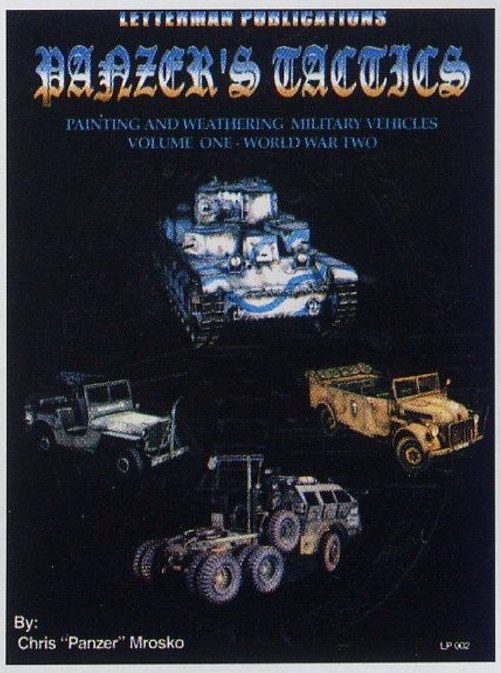
PT20 ***F-104G NATO STARFIGHTER***

El Starfighter era otro de los grandes clásicos de la historia de la aviación que todavía estaba pendiente de ser reproducido con alta calidad a escala 1/48. El magnífico modelo de Hasegawa no pasa por alto ningún detalle, destacando el fino y característico remachado en las alas y la sección posterior del fuselaje. Entre lo mejor del kit está el interior de la cabina, y especialmente el asiento. La hoja de calcas de este modelo incluye emblemas para el 312º Escuadrón holandés, 6 Stormo italiano y para un llamativo esquema del JBG32 alemán. La llegada de este kit al mercado español ha coincidido oportunamente con la aparición de las calcas de la firma mexicana Aztec para los F-104G españoles del Ala 12. Sin duda una de las mejores y más interesantes novedades de la temporada.

VLS CORPORATION



El distribuidor estadounidense Bob Letterman también es editor de una interesante línea de publicaciones sobre modelismo. Ya está disponible el primer monográfico de la serie ***«Panzer´s Tactics»*** de Chris Mrosko. Este conocido modelista aborda la construcción y pintura paso a paso de una serie de modelos a escala 1/35: Stug.IIIG, Jeep Willys, y King Tiger con camuflaje invernal. Procesos de pintura, trucos, montaje de cadenas y fotograbados, etc. Las páginas finales incluyen fotos con una completa galería de modelos terminados. También es novedad el séptimo volumen de la serie ***«Mastercon»*** una colección de fotos de maquetas realizadas por modelistas de todo el mundo, especialmente sobre vehículos militares y figuras. Ilustrados a todo color, texto en inglés, 58 páginas.



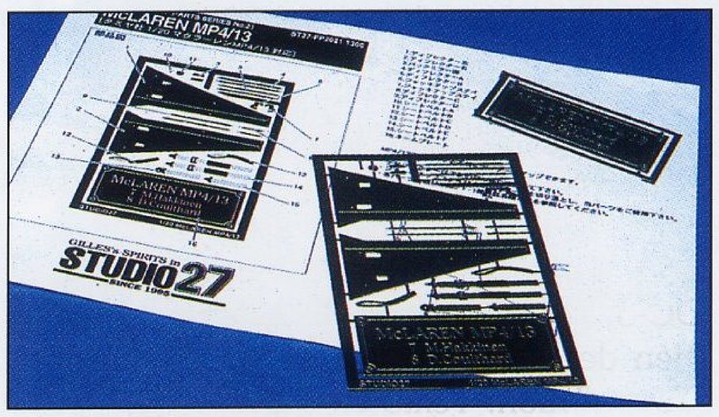
Web: www.vls-vp.com *E-mail:* vlsmo1@i1.net

ALAN

012 ***BISON II***

Uno de los cañones autopropulsados alemanes más originales de la 2ª G.M. El cañón sIG-33B de 15cm montado sobre un chasis alargado del Panzer II. Los escasos vehículos construídos fueron destinados al frente norteafricano. Este kit a escala 1/35 incluye un detallado básico de todos los interiores, así como de la pieza, bueno como base para superdetallar. Las cadenas son de plástico inyectado, presentadas en eslabones individuales de montaje articulable. Incluye las rejillas del motor en metal fotograbado y calcas para una decoración del DAK.

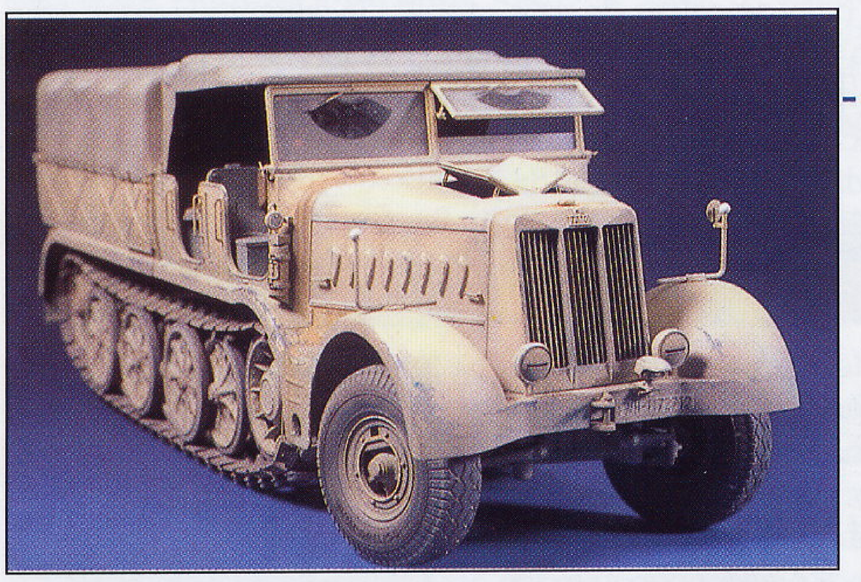
STUDIO 27



Entre sus referencias para la F-1 resultan especialmente interesantes las hojas de calcas con los logotipos de marcas tabaqueras. La ref.DC102 sirve para el Ferrari F310B de Tamiya, incluyendo los logos de «Marlboro» y los amarillos de «Goodyear» empleados al final de temporada. La ref.DC200 incluye los logos «West» para el McLaren MP4/13, así como los adhesivos para los cascos de Hakkinen y Coulthard. También está disponible el fotograbado ref.FP2021 para el McLaren MP4/13 con los deflectores laterales y sus soportes, ganchos traseros para el gato, arneses y placa identificativa para la peana en la que exhibamos el modelo.

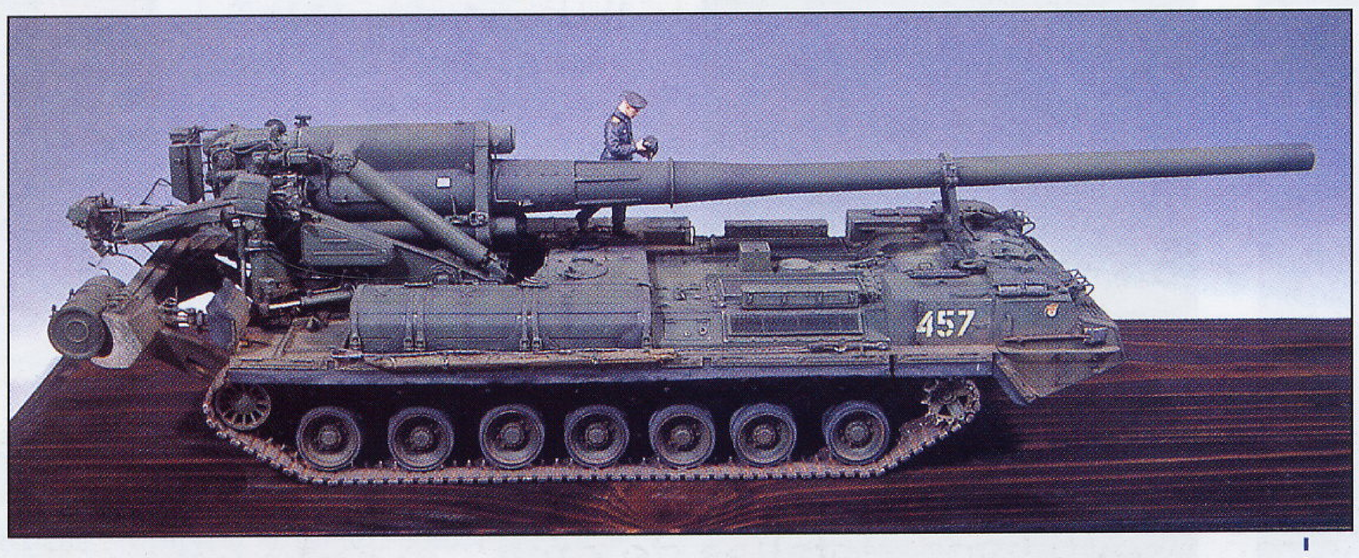
euro MODELISMO

PROXIMO NUMERO — FEBRERO 2001



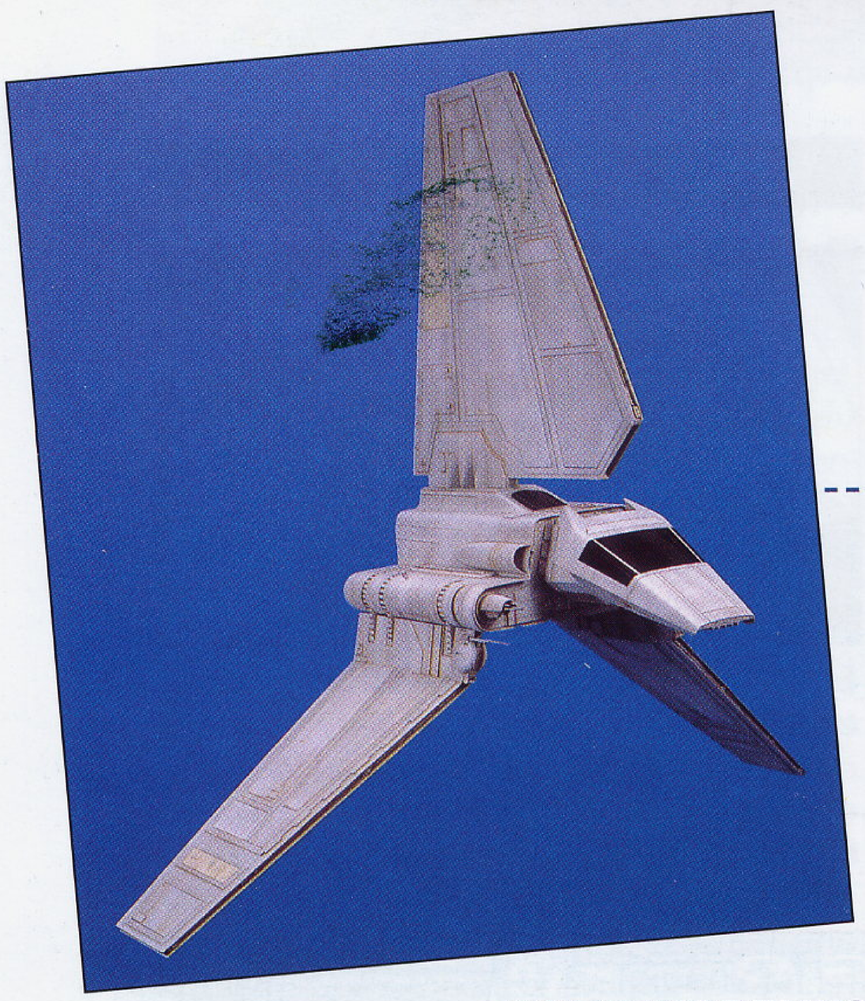
SICILIA 1943: LA ESCAPADA

Jorge López Ferrer es el autor de este interesante artículo, protagonizado por uno de los últimos modelos de Tamiya a escala 1/35. En un camino siciliano un semioruga Famo, veterano de la campaña de Túnez, espera que llegue el momento de ser evacuado. La maqueta también incluirá un completo trabajo de ambientación.



2S7 «PION»

Eric Dufrasnes mostrará a los modelistas españoles uno de sus espectaculares trabajos de construcción propia. Reproducido a 1/35, el 2S7 fue una de las armas más poderosas del arsenal soviético.

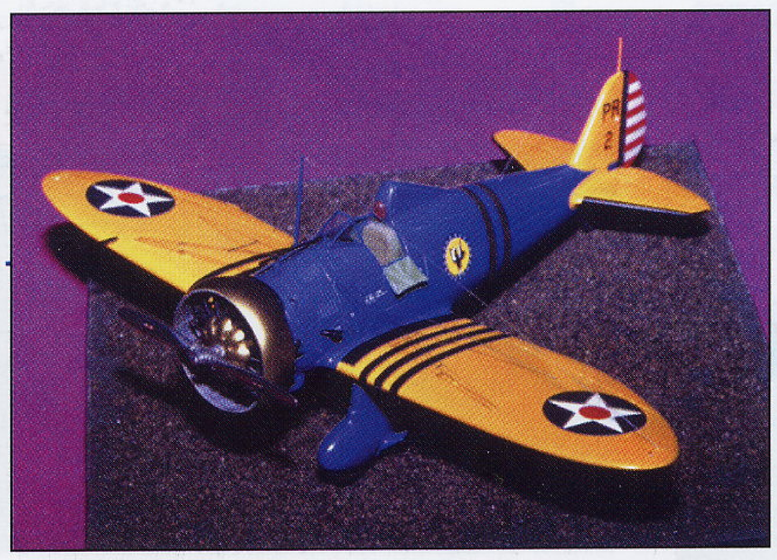


TYDIRIUM

Sergio de Usera y Julio C. Cabos abordan respectivamente el montaje y la pintura de esta maqueta de AMT/ERTL; una de las naves más elegantes de la saga *Star Wars*.

SCALE MODELWORLD

Aurelio Gimeno y Gustavo González se desplazaron hasta la ciudad británica de Telford, para contar a nuestros lectores todo lo que sucedió en la última edición del IPMS World Competition.



Director Editorial
Rodrigo Hernández Cabos

Redactor Jefe
Guillermo Coll Llopis

Redactor Gráfico
Carlos Salvador Gómez

Equipo Técnico
Julio C. Cabos Gómez,
Luis Gómez Platón,
Carlos de Diego Vaquerizo,
José David Hernández Chacón,
Sara Sánchez Rivas.

Colaboradores Habituales
Cristóbal Vergara, Joaquín González, Aurelio Gimeno, Octavio Díez, Luis Amarillas, Camil Busquets, Javier Moreno, Pedro Andrada, Ramón Domingo Pérez, Alfonso M. Berlana, Eduardo Cea, Mario y Rafael Milla Galán, Antonio Morant, Luis F. San Román, Miguel Jiménez «Mig», Jorge López, Manuel Rodríguez Aguilar, Faustino Fernández, Aitor Azkue, José Borrachero, Joaquín Rebollo, Agustín Lagartos, Sergio de Usera, Javier Alba, Joaquín G. Gázquez, Francisco J. y Guillermo G. Villalón, Jordi Escarré, Enrique Vega, Diego López, Rodrigo Navarro, Eugenio E. Alés, Eduardo Ramos, Luciano Rodríguez, Mario Eens, Ricardo Rodríguez, Eduardo Soler, Eric Dufrasnes, Manel Gallart, Jesús Pérez Huélamo, Ismael Rivas, Javier Redondo Giménez.

Fotógrafos
Carlos Salvador Gómez
Rodrigo Hernández Cabos
Aurelio Gimeno Ruiz

Diseño y maquetación
– ACCION PRESS, S.A.
– KOMMAD, S.L.

Imprime
Artes Gráficas IRIS, S.A.

Fotomecánica
ACCION PRESS, S.A.

Filmación
ACCIÓN PRESS/VERSAL A.G. S.L.

Redacción, Equipo Técnico, Administración y Publicidad
ACCION PRESS, S.A.
c/Ezequiel Solana, 16
28017 Madrid
Telf. y fax: 914 086 135

Suscripciones
Andrés Fernández Reyero
Tel.: 913 675 708

Edita
ACCION PRESS, S.A.

Distribución
Marco Ibérica, S.A.

Depósito Legal
M-19724-1992

Queda prohibida la reproducción total o parcial de fotografías, textos y dibujos, mediante impresión, fotocopia o cualquier otro sistema, sin permiso escrito de la editorial. EURO MODELISMO no se hace necesariamente solidaria de las opiniones expresadas por sus colaboradores.